ПРОТИВ ШЕРСТИ
PORSCHE 911 TURBO S

KIA SORENTO
ЧЕТВЕРТАЯ ВЫСОТА

№ 11 (331) НОЯБРЬ 2020 ▫ WWW.5KOLESO.RU

5 КОЛЕСО

ТЕСТЫ
- AUDI Q7
- CHERY TIGGO 7 PRO

СРАВНЕНИЕ
OPEL GRANDLAND X
ПРОТИВ
PEUGEOT 3008

МОТОТЕСТЫ
- HARLEY-DAVIDSON STREET GLIDE SPECIAL
- SWM GRAN MILANO OUTLAW PRO

GMC HUMMER EV
ПИКАП НОВОЙ ЭРЫ

ДВОЕ НА ОДНОГО
HYUNDAI SONATA И KIA K5
ПРОТИВ TOYOTA CAMRY

5 КОЛЕСО
GMC HUMMER EV: ПИКАП НОВОЙ ЭРЫ
№ 11 2020

ПОДЧЕРКНУТО ТЕХНОЛОГИЧЕН

НОВАЯ КОМПЛЕКТАЦИЯ SUBARU FORESTER SPORT

ЯПОНСКАЯ СБОРКА | ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ПОЛНОПРИВОДНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ №1*

СОЗДАН ИНЖЕНЕРАМИ

SUBARU
FORESTER
SPORT
8 800 555 00 20**
РЕКЛАМА. *Крупнейший производитель полноприводных автомобилей в 2015–2016 гг. www.autocar.co.uk.
**Номер для бесплатного звонка с мобильного телефона по всей России.
subaru.ru

АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ,
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

ВСЕМ ДРИФТ

ЭТО И ПОЖЕЛАНИЕ, И ТРАДИЦИОННЫЙ ТОСТ, КОТОРЫМ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР «РОССИЙСКОЙ ДРИФТ СЕРИИ» ДМИТРИЙ ДОБРОВОЛЬСКИЙ ПОЗДРАВИЛ ГОНЩИКОВ И ГОСТЕЙ С ОКОНЧАНИЕМ 6-ГО ЭТАПА РДС GT В СОЧИ И ЗАВЕРШЕНИЕМ НЕПРЕДСКАЗУЕМОГО СЕЗОНА-2020. ХОТЯ В МАЕ МНОГИЕ НЕ ВЕРИЛИ, ЧТО ОН ВООБЩЕ СОСТОИТСЯ.

В ЭТОМ ГОДУ НАШ ЖУРНАЛ СТАЛ ИНФОРМАЦИОННЫМ ПАРТНЕРОМ RDS. Как вы думаете — почему? Отвечу коротко: из-за энергетики. Мало на каких соревнованиях по автоспорту зрители так жарко и страстно реагируют на упражнения гонщиков. Дрифт — максимально динамичная и зрелищная дисциплина. Заезды проходят быстро, в зоне видимости зрителей большая часть трассы. Управляемые заносы, траектория прохождения поворотов, иногда даже с острым углом, шлейф от дымящихся покрышек, рев двигателей, визг резины — все это очень эффектно. И эмоции, эмоции…

Ведь, если судить объективно, страна у нас только начинает становиться автомобильной. До Германии, Франции, США, Италии, где культура моторов имеет многолетнюю историю и автоспорт имеет бесчисленное количество поклонников, нам еще ой как далеко. Да что далеко ходить — у нашего «северного соседа», Финляндии, есть собственное ралли, которое собирает почти 300 тысяч зрителей. И это реальные люди, которые приезжают поболеть за любимые экипажи. Эмоций там — через край. Расцвет нашего автоспорта пришелся на начало 60-х годов прошлого века, а к 80-м с сокращением финансирования все пошло на спад. Сейчас, слава богу, стала появляться инфраструктура: Автодром в Сочи, принимающий «Формулу-1», «Игора-драйв» под Питером — самая современная и одна из самых интересных кольцевых трасс в России сегодня.

Дрифт, в отличие от ралли, кольцевых гонок или «Формулы-1» — это самый молодой вид автомобильного спорта. Но что показательно, в России дрифт имеет самый большой прирост аудитории. В прошлом году количество зрителей РДС увеличилось на 50%, в этом сезоне такого увеличения может не случиться. Но это и понятно — карантинные меры помешали вживую посмотреть этапы всем желающим. Вообще, в этом году драматизма хватало. Из-за пандемии сезон сжался. Не успевали команды вернуться с одного этапа, как пора было собираться на следующий. А зачастую в спешке приходилось еще и восстанавливать автомобили после аварий. Ради логистики пришлось даже пожертвовать этапом в Красноярске и второй раз за сезон приехать в Рязань. Сюрпризов фанатам дрифта сезон RDS GP 2020 преподнес немало. За межсезонье значительно вырос как общий уровень пилотов, так и технического обеспечения команд. Пусть топовые пилоты из Японии не смогли приехать из-за закрытых границ, зрелищность от этого не пострадала. Приятно удивили как опытные пилоты, так и дебютанты. Открытием сезона стал Роман Тиводар из Сочи, который получил приз зрительских симпатий, по версии читателей нашего журнала. Впервые проехав сезон RDS GP, Роман дважды отметился на подиуме: 1-м местом в Санкт-Петербурге и 2-м в Сочи. Кроме того, на радость поклонникам, некоторые иностранные пилоты нашли возможности пересечь границу (не без приключений), чтобы присоединиться к серии — это Алексей Головня из Киева, Кристапс Блушс из Риги и Чарльз НГ из Гонконга. А один из них даже увез обратно кубок чемпиона RDS GP 2020. Вообще, интрига сохранялась вплоть до финального этапа в Сочи. Пятеро пилотов претендовали на титул чемпиона, который в плотной борьбе завоевал Алексей Головня. Наши поздравления! Ну и сакраментальное — всем дрифт! ▢

Рис. Виталия Подницкого

nokian® TYRES

ВРЕМЯ ВЫБИРАТЬ ВЫГОДУ

РАСШИРЕННАЯ ГАРАНТИЯ*

ВЫГОДНАЯ ЦЕНА

ЭКОЛОГИЧНОСТЬ

ТОПЛИВНАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ

*При случайном повреждении. Подробности о списке моделей, сроке действия Расширенной гарантии на конкретные модели (1 год/бессрочно) и других условиях на nokiantyres.ru. ООО «Нокиан Шина» 188640, Ленинградская область, г. Всеволожск, ул. Автомобильная, 14. ОГРН 1027808006676. Реклама. 0+

ПОДИУМ

8 НОВОСТИ

ПОЛИГОН

16 PORSCHE 911 TURBO S

20 KIA SORENTO

24 CHERY TIGGO 7 PRO

28 AUDI Q7

32 OPEL GRANDLAND X ПРОТИВ PEUGEOT 3008

38 TOYOTA CAMRY, HYUNDAI SONATA, KIA K5

44 LEXUS RX 450H

48 LADA VESTA SW CROSS AT

52 TOYOTA HILUX

56 ВЫБОР ЧИТАТЕЛЯ

МОТО

62 HARLEY-DAVIDSON STREET GLIDE SPECIAL

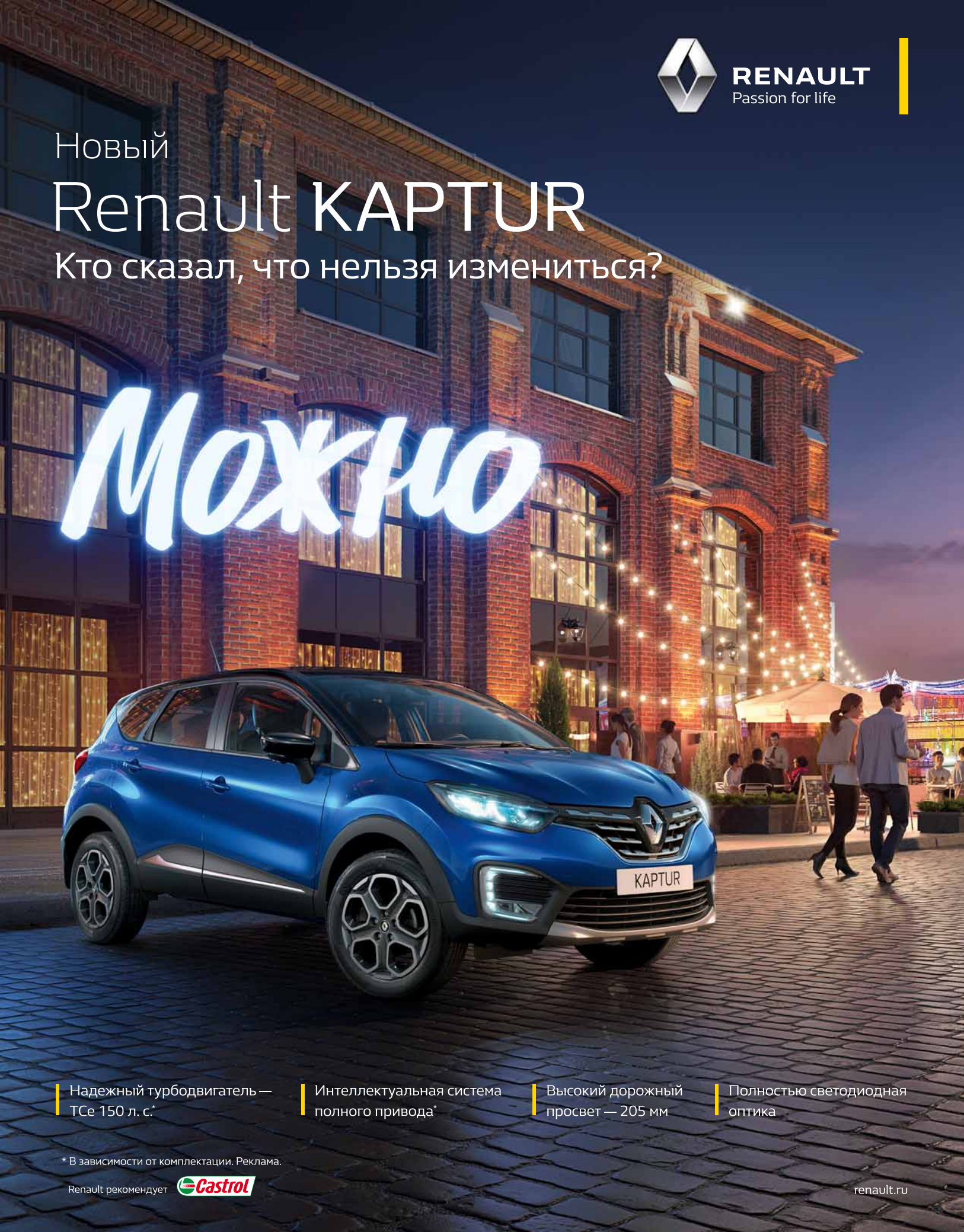
64 SWM GRAN MILANO OUTLAW

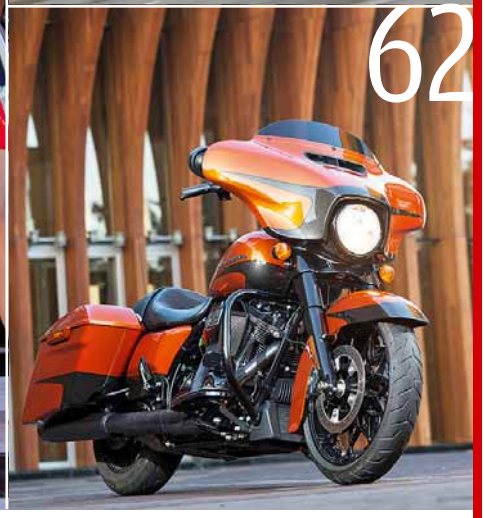
ТРАССА

66 ФИНАЛ СЕЗОНА RDS GP 2020

OPEL GRANDLAND X ПРОТИВ PEUGEOT 3008

32


RENAULT
Passion for life
Новый
Renault KAPTUR
Кто сказал, что нельзя измениться?
Можно
KAPTUR
Надежный турбодвигатель — ТСе 150 л. с.*
Интеллектуальная система полного привода*
Высокий дорожный просвет — 205 мм
Полностью светодиодная оптика
* В зависимости от комплектации. Реклама.
Renault рекомендует Castrol
renault.ru



ГАРАЖ

70 НОВОСТИ

74 10 ЛЕТ ЗАВОДУ HYUNDAI В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

78 БОРЬБА С КОНТРАФАКТОМ

80 ЩЕТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЕЙ CARBERRY

82 BRIDGESTONE BLIZZAK DM-V3

84 ШИНЫ TRIANGLE

КОМТРАНС

86 НОВОСТИ

88 VOLKSWAGEN CRAFTER

92 MERCEDES-BENZ TOURISMO

МАГАЗИН

94 НОВОСТИ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВ И ДИЛЕРОВ

ПАРКОВКА

96 ДОРОЖНЫЕ ИСТОРИИ

НОВИНКИ МЕСЯЦА

94

№ 11 (331), НОЯБРЬ 2020

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР АЛЕКСЕЙ АРТУРОВИЧ ВОЖАКОВ

ВЫПУСКАЮЩИЙ РЕДАКТОР ЕВГЕНИЙ ЛИПОВИЦКИЙ

ДИРЕКТОР ПО РАБОТЕ С АВТОПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВАМИ АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ

ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ РЕДАКТОР ТИХОН СИКУЛЕР

РЕДАКЦИЯ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ, НАТАЛЬЯ УМНОВА, МАКСИМ ФЕДОРОВ, СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ

РЕДАКТОР РУБРИКИ КОМТРАНС МАКСИМ ПРИХОДЬКО

ДИЗАЙНЕР АЛЕКСЕЙ ФЕШИН

ЦВЕТОКОРРЕКЦИЯ И ПРЕПРЕСС АНДРЕЙ КОНОВАЛОВ

ОТДЕЛ РЕКЛАМЫ, МОСКВА: **РУКОВОДИТЕЛЬ** ВИТАЛИЙ АВДЕЕВ
Телефон +7 (499) 455-1663
v.avdeev@5koleso.ru
АЛЕНА КЕЧИНА
АЛЛА ЮШКОВА

БРЕНД-МЕНЕДЖЕР ВАХТАНГ КОЛЬЦОВ

ОТДЕЛ ДИСТРИБЬЮЦИИ И ПОДПИСКА **РУКОВОДИТЕЛЬ** МАРИЯ ВОРОБЬЕВА
m.vorobyeva@5koleso.ru

РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА ПРОДАЖ ОНЛАЙН-РЕКЛАМЫ WWW.5KOLESO.RU ВИТАЛИЙ АВДЕЕВ
v.avdeev@5koleso.ru

ЖУРНАЛ «5 КОЛЕСО» Оформить подписку можно на сайте Почта России Подписка онлайн. Подписной индекс журнала «5 Колесо» Э14776 в интернет-каталоге Pressa-rf.ru

Тираж – 152 000 экземпляров
СВОБОДНАЯ ЦЕНА
Наименование: «5 Колесо». Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № ФС77-68812 от 17.02.2017. Выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
Выходит с сентября 1993 года

УЧРЕДИТЕЛЬ/ИЗДАТЕЛЬ ООО «5К»

АДРЕС ИЗДАТЕЛЯ: 197342, Санкт-Петербург, Торжковская ул., 5, лит. А, пом. 13Н, офис 4012

АДРЕС РЕДАКЦИИ: 197342, Санкт-Петербург, Торжковская ул., 5, лит. А, пом. 13Н, офис 4012
Тел. +7 (499) 455-1663
e-mail: **info@5koleso.ru**
Веб-сайт: **www.5koleso.ru**
Instagram: **@5koleso.ru**

ТИПОГРАФИЯ ООО «РосФлекс» 305001, Курск, Дружининская ул., 29, офис № 7

Редакция не несет ответственности за содержание рекламы.

Использование любых материалов из журнала, включая дизайнерские разработки, возможно только после согласования с редакцией.

Подписано в печать 23.10.2020
Дата выхода в свет 25.10.2020

ЖУРНАЛ РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ В ГОРОДАХ:

Архангельск • Астрахань • Великий Новгород • Владимир • Волгоград • Вологда • Воронеж • Донецк • Екатеринбург • Запорожье • Иваново • Казань • Калининград • Калуга • Киев • Кишинев • Кострома • Красноярск • Курск • Липецк • Луцк • Минск • Москва • Мурманск • Набережные Челны • Нижний Новгород • Новосибирск • Орел • Пермь • Петрозаводск • Псков • Ростов-на-Дону • Рязань • Самара • Санкт-Петербург • Саратов • Севастополь • Смоленск • Таллин • Тамбов • Тверь • Тольятти • Тула • Ульяновск • Уфа • Челябинск • Чита • Ярославль

16+

Cordiant

КУПИ ШИНЫ CORDIANT*

15-18 дюймов

И ПОЛУЧИ**

10% КЭШБЭК

Срок проведения акции: с 15.09.2020 г. по 31.12.2020 г., включительно.

Подробности и условия акции на сайте www.cordiant.ru. Организатор акции АО «Кордиант», ОГРН 1027600842972. Адрес: 150003, Ярославская обл., г. Ярославль, ул. Советская, д. 69. Тел. 8 800 333 5030

* В акции участвуют комплекты из 4 пневматических шин (четыре шины одинакового размера и модели) следующих брендов: Cordiant Snow Cross, Cordiant Snow Cross 2, Cordiant Winter Drive, Cordiant Winter Drive 2, Cordiant Polar SL, Cordiant Comfort 2, Cordiant Sport 3, Cordiant Sport 2, Cordiant Road Runner, Cordiant All Terrain, Cordiant Off-Road, с 15 по 18 дюймы. В акции участвуют не более двух комплектов в чеке.

** Перечень приложений для сканирования QR кода чека и начисления кэшбэк: «Чекбэк»/VK Pay» (оператор ООО «В Контакте»), «Чек» (оператор ООО «ДубльГИС»), Letyshops KFT – Letyshops, «МТС Cashback» (оператор ПАО «МТС»), «Мой Билайн» (оператор ПАО «ВымпелКом»), «Перекресток» (оператор АО «Торговый дом «Перекрёсток»), «Яндекс.Деньги» (оператор ООО «Яндекс.Деньги»), «Тройка» (ООО «Народная карта»).

РЕКЛАМА

16+

В ОЖИДАНИИ БУДУЩЕГО

INFINITI QX60 MONOGRAPH. ДОЛГОЖИТЕЛЬ ЛИНЕЙКИ КРОССОВЕРОВ INFINITI – 7-МЕСТНЫЙ QX60 ТЕКУЩЕГО ПОКОЛЕНИЯ ГОТОВИТСЯ УЙТИ НА ПОКОЙ: В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ ЕГО СМЕНИТ АБСОЛЮТНО НОВАЯ МОДЕЛЬ, ПРОТОТИП КОТОРОЙ ПРЕДСТАВИЛИ ЖУРНАЛИСТАМ В ОНЛАЙН-ФОРМАТЕ.

ЕСЛИ БЫ НЕ КОРОНАВИРУС, ТО МЫ БЫ УВИДЕЛИ ЭТОТ КОНЦЕПТ ЖИВЬЕМ – В ГОЛОВНОМ ОФИСЕ МАРКИ INFINITI В ЙОКОГАМЕ. Но граница России с Японией закрыта на замок, и в соответствии с текущими пандемическими реалиями премьера новинки для российских журналистов прошла в формате Zoom-конференции. Тем не менее онлайн-показ был обставлен на высшем уровне: концепт представляли те, чьими руками создается будущее японского автопрома: старший вице-президент по глобальному дизайну Nissan Motor Альфонсо Альбайса и шеф-дизайнер Infiniti Тайсуке Накамура.

Но онлайн-общение даже с такими важными персонами, как Альфонсо и Тайсуке, готовыми часами напролет говорить о философии японского дизайна, не заменит привычного формата живого показа. По фотографиям очень сложно оценить пропорции и габариты модели. С этим согласился и Альфонсо – именно поэтому, несмотря на активное развитие VR и 3D-технологий, которые позволяют дизайнерам совместно работать над проектом из разных концов земного шара, в компании продолжают строить полноразмерные макеты концептов. Конкретно **ЭТОТ ЭКЗЕМПЛЯР БЫЛ СОЗДАН В КАЛИФОРНИЙСКОМ ПОДРАЗДЕЛЕНИИ МАРКИ,** ведь США является важнейшим рынком сбыта для Infiniti в целом и для QX60 в частности.

Пока же мы можем поделиться лишь своими предположениями. Новый Infiniti QX60 будет построен на том же шасси, что и нынешний QX50 (даже внешне эти модели очень похожи, хотя новинка выглядит интереснее). А это значит, что **ВМЕСТО ДРЕВНЕГО И ПРОЖОРЛИВОГО МОТОРА V6 ОБЪЕМОМ 3,5 ЛИТРА ОН ПОЛУЧИТ ТУ ЖЕ РЕВОЛЮЦИОННУЮ 2,0-ЛИТРОВУЮ «ТУРБОЧЕТВЕРКУ» VC-TURBO С ИЗМЕНЯЕМОЙ СТЕПЕНЬЮ СЖАТИЯ И «ДОНАЛОГОВОЙ» МОЩНОСТЬЮ В 249 Л. С.** Других вариантов силовых агрегатов, по крайней мере на российском рынке, скорее всего, не будет. Ценник новинки стоит ожидать как минимум плюс 500 тысяч рублей к старому прайсу – сейчас QX60, в силу почтенного возраста, торгуется с большим дисконтом к одноклассникам.

Производство модели нового поколения стартует в следующем году. И пока нет никаких фотографий интерьера кроссовера, не говоря уже о его технических характеристиках. Все, что мы знаем – это то, что **НОВИНКА, В ЦЕЛОМ, СОХРАНИТ ГАБАРИТЫ ПРЕДШЕСТВЕННИКА, НО СТАНЕТ ЧУТЬ ВЫШЕ** (за счет увеличенного дорожного просвета). Еще нам много рассказали о решетке радиатора, рисунок которой напоминает сложенные листы оригами – ее подняли вместе с капотом на 70 см, за счет чего облик автомобиля стал солиднее.

И это все, что удалось выпытать у создателей концепта. При этом в ходе zoom-конференции выяснились пикантные подробности. Оказывается, несмотря на такую засекреченность кроссовера, его серийная версия была показана в промо-ролике на закрытом мероприятии Infiniti еще в прошлом году! Это, впрочем, нисколько не удивляет. **ЧТОБЫ ДОВЕСТИ МАШИНУ ДО КОНВЕЙЕРА, ВКЛЮЧАЯ ВСЕ НЕОБХОДИМЫЕ ИСПЫТАНИЯ, НУЖНО 2–3 ГОДА МИНИМУМ.**

Для тех, кто не останавливается на достигнутом

Спортивный стиль и смелый облик обновленного Honda CR-V вдохновляют с первого взгляда. Новый уровень взаимопонимания с автомобилем благодаря современным технологиям. Отделка премиум-класса, беспроводная зарядная панель, бесконтактное открывание багажника — для настоящего комфорта каждая деталь имеет значение.

Выгодный выкуп в Trade-in[1]

Ставка от 0,1%
По программе Honda Financial Services[2]

[1] Выгода по Trade-in (обмен старого автомобиля на новый). Окончательное решение о принятии Вашего автомобиля остается за дилерским центром. Предложение ограничено количеством автомобилей со скидкой.
[2] Процентная ставка 0,1% в кредитном договоре предоставляется на приобретение автомобиля Honda в рамках программы АвтоЛайт Honda FS Direct при оформлении кредита на срок 12 месяцев и первоначальном взносе (далее – ПВ) от 50% от стоимости автомобиля. Базовые условия Программы: приобретение нового автомобиля Honda, сумма кредита — от 100 тыс. до 3 млн руб., валюта кредита — рубли РФ, срок кредитования (далее – срок) — от 12 мес. до 60 мес., первоначальный взнос — от 20%. Процентная ставка (% годовых) в кредитном договоре при ПВ от 20% и сроке 12 мес. — 6,5%, при сроке от 13 до 60 мес. – 7,7%; при ПВ от 40% и сроке 12 мес. – 6,5%, сроке от 13 до 60 мес. – 7,0%; при ПВ от 50% и сроке 12 мес. – 0,1%, сроке от 13 до 36 мес. – 6,0%, сроке от 37 до 60 мес. – 6,5%. Кредит погашается ежемесячными аннуитетными платежами (первый платеж — льготный). В случае несвоевременного исполнения обязательств по возврату кредита и/или уплате процентов, комиссий заемщик уплачивает неустойку в виде пени в размере 0,1% в день от суммы невыполненных обязательств. Условия действительны с 01 по 31 октября 2020 и могут быть изменены банком. Кредит предоставляется Банк ВТБ (публичное акционерное общество). Генеральная лицензия Банка России № 1000. Financial services (финансовые операции). ООО «Хонда Мотор РУС» не оказывает услуги по кредитованию. Информация не является рекламой конкретной финансовой услуги. Условия кредитования в рамках программы Finance Вы можете узнать у специалистов Банка или официальных дилеров Honda. Реклама.

honda.ru

ХОРОШО ЗАБЫТОЕ НОВОЕ

GMC HUMMER EV. УЖЕ ПОДЗАБЫТАЯ МАРКА HUMMER ВОЗВРАЩАЕТСЯ НА РЫНОК С НЕВЕРОЯТНЫМ 1000-СИЛЬНЫМ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ ПИКАПОМ, КОТОРЫЙ СОСТАВИТ КОНКУРЕНЦИЮ TESLA CYBERTRUCK.

СНАЧАЛА В ПРОДАЖУ ВЫВЕДУТ САМУЮ МОЩНУЮ ВЕРСИЮ С 1000-СИЛЬНЫМ ТРИО ЭЛЕКТРОМОТОРОВ. Обещанный крутящий момент – 15 592 Нм. Такой Hummer разгоняется до 100 км/ч примерно за 3 секунды. Батареи позволяют проехать на одном заряде до 563 км, на некоторых мощных зарядных станциях можно получить запас хода в 160 км за 10 минут.

Спустя десять лет летаргического сна бренд Hummer вернулся к жизни. Правда, теперь это подразделение GMC и **ВЫПУСКАТЬ ПЛАНИРУЕТСЯ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ЭЛЕКТРОМОБИЛИ.** Первой моделью станет пикап GMC Hummer EV.

Расположенные почти по углам колеса позволяют GMC Hummer EV преодолевать вертикальные препятствия высотой до 457 мм, глубина преодолеваемого брода – 610 мм. При езде по асфальту можно использовать **ПРОДВИНУТЫЙ АВТОПИЛОТ SUPER CRUISE** – с ним можно передвигаться не трогая руль и педали по определенным шоссе в США и Канаде, вошедшим в список «одобренных».

Как и обещали, **ДЖИЭМОВЦЫ СДЕЛАЛИ HUMMER ПОЛНОУПРАВЛЯЕМЫМ** – есть даже режим CrabWalk, когда все колеса поворачиваются в одну сторону и машина едет боком.

Внешне пикап выглядит вполне характерно для Hummer – угловатый, с квадратными колесными арками, типичным передком и узким вертикальным остеклением. **КРЫША СДЕЛАНА ИЗ ЧЕТЫРЕХ ПРОЗРАЧНЫХ СЕКЦИЙ,** которые можно снять и разместить в переднем багажнике.

Увы, Hummer будет очень дорогим даже по меркам США – **НАЧАЛЬНАЯ КОМПЛЕКТАЦИЯ ВЫЙДЕТ В ПРОДАЖУ ЗА 112 ТЫСЯЧ ДОЛЛАРОВ.** В дальнейшем должны появиться менее мощные и более доступные модификации, они будут дешевле. Зарезервировать пикап можно уже сейчас.

САМЫЙ БЫСТРЫЙ

Bugatti Chiron больше не самый быстрый гиперкар на планете: испытатель Оливер Уэбб за рулем SSC Tuatara на закрытом шоссе в Неваде разогнался до 532,93 км/ч. Теперь Tuatara официально самый быстрый серийный автомобиль в мире. SSC Tuatara – заднемоторный гиперкар с бензиновым V8 мощностью 1750 л. с. Заезды состояли из двух сессий. На первой автомобиль разогнался до 484,5 км/ч. Второй заезд был успешнее – максимальная скорость зафиксирована на отметке 532,94 км/ч. Таким образом, среднее значение – 508,73 км/ч – превысило результаты Bugatti Chiron, показанные год назад – 490,48 км/ч. При этом пилот отметил, что показанные результаты – не предел способностей автомобиля: ему помешали боковой ветер и не лучшее состояние дорожного полотна.

Отличный результат. Гарантировано.

РЕКЛАМА

SK lubricants

SK ZIC

REGIONAL PARTNER OF FC BARCELONA

WWW.ZICOIL.RU

* Региональный партнер ФК Барселона

«ТАОС», БРАТ «КАРОКА»

VOLKSWAGEN TAOS. ПРЕДСТАВЛЕННЫЙ В США НОВЫЙ КОМПАКТНЫЙ КРОССОВЕР VOLKSWAGEN ПОЯВИТСЯ И У НАС – СО СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА ЕГО НАЧНУТ СОБИРАТЬ В РОССИИ.

НОВИНКА ОКАЗАЛАСЬ ОЖИДАЕМО ПОХОЖА НА ВСЕ ПРОЧИЕ КРОССОВЕРЫ НЕМЕЦКОГО БРЕНДА, которые и не каждый вспомнит. Единственное, что выделяет Taos в толпе подобных – это подсветка центральной ламели решетки радиатора, переходящая в светодиодные завитки в фарах. В салоне – типичный микс решений, которые также можно увидеть в различных моделях концерна, от «Тигуана» до «Джетты».

В перечень стандартного оборудования кроссовера включены светодиодные фары с датчиком света и кнопка пуска двигателя. Дополнительно можно заказать систему бесключевого доступа, раздельный климат-контроль, датчик дождя, а также **«ЗИМНИЙ ПАКЕТ», ВКЛЮЧАЮЩИЙ ОБОГРЕВЫ РУЛЯ, СИДЕНИЙ (СПЕРЕДИ И СЗАДИ), ЗЕРКАЛ И ЛОБОВОГО СТЕКЛА.**

Для Volkswagen Taos доступен широкий набор систем помощи водителю. В него входит радарный круиз-контроль, способный самостоятельно продолжить движение после полной остановки, система аварийной остановки, контроль слепых зон и ассистент движения по полосе. Покупатели также могут заказать **СИСТЕМУ АВТОМАТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ДАЛЬНИМ СВЕТОМ ФАР И ПОМОЩИ ПРИ ПАРКОВКЕ.**

В ТЕХНИЧЕСКОМ ПЛАНЕ НОВИНКА ПОЛНОСТЬЮ КОПИРУЕТ SKODA KAROQ, включая линейку двигателей и трансмиссии. Этот факт существенно упрощает путь Taos в Россию, так как будет легче локализовать его производство. Когда эта модель появится у нас в продаже в российском офисе немецкого концерна, традиционно отмалчиваются, но, по нашим прикидкам, произойдет это менее чем через год.

ВСЁ ПО ПЛАНУ

Opel провел плановый рестайлинг компактного кроссовера Crossland. Новинку отличает дизайн передней части кузова в стиле Opel Vizor, как у недавно представленной электрической Mokka. Сзади у кроссовера появились новые затемненные фонари и накладка на двери багажника глянцевого черного цвета (доступная в сочетании с черной крышей). Помимо нового дизайна Crossland получил доработанное шасси: здесь появились новые пружины и амортизаторы, а также новый промежуточный вал рулевой колонки, повышающий точность управления и ощущение «нуля». Технически модель почти не изменилась: как и прежде, для европейского рынка доступны бензиновые и дизельные двигатели мощностью от 110 до 130 л. с. в сочетании с приводом на переднюю ось.

Реклама. **1.** Выгода распространяется на новые автомобили Suzuki Vitara при одновременном действии программ «Сузуки Финанс», Трейд-ин и программы для работников медицинских учреждений. По программе «Сузуки Финанс» скидка 60 000 руб. предоставляется при условии сдачи в трейд-ин автомобиля марки Suzuki (40 000 руб. — при условии обмена автомобиля с пробегом любых других марок), благодаря снижению дилером стоимости нового автомобиля, приобретаемого за счет кредита, предоставляемого банком ВТБ (ПАО) — генеральная лицензия Банка России № 1000. Основные условия кредитования ВТБ (ПАО) в рамках программы: валюта кредита — рубли РФ, сумма кредита от 150 тыс. до 5 млн. рублей. Процентная ставка составляет: при первоначальном взносе от 20% и сроке от 12 до 60 месяцев — 14,9% годовых. Страхование КАСКО согласно требованиям банка обязательно. Банк принимает решение о заключении договора о предоставлении целевого потребительского кредита на приобретение автотранспортного средства на основании всей предоставленной клиентом информации и в соответствии с требованиями ВТБ (ПАО), предъявляемыми к клиентам. ВТБ (ПАО) не занимается реализацией автомобилей на коммерческой основе. По программе Трейд-ин скидка в размере 100 000 руб. предоставляется при условии обмена автомобиля марки Suzuki с пробегом на новый автомобиль (80 000 руб. — при условии обмена автомобиля с пробегом любых других марок) по схеме Трейд-ин у официального дилера Suzuki при условии согласия дилера принять автомобиль с пробегом в зачет нового. По программе для работников медицинских учреждений скидка в размере 20 000 руб. предоставляется при условии подтверждения официальной занятости покупателя в учреждении, имеющем лицензию на осуществление медицинской деятельности. Предложение носит информационный характер, не является публичной офертой и действует с 01.11.2020 г. по 30.11.2020 г. включительно и ограничено наличием автомобилей у дилеров. Внешний вид автомобилей может отличаться от представленного в рекламе. *Юбилей.

НОВОСТИ

«МАГНИТ» У ДОМА

Nissan переживает сейчас не лучшие времена: из-за пандемии глобальные продажи падают. В этой ситуации руководство компании представило план выхода из кризиса. Одной из моделей, которая может помочь бренду завоевать былую популярность на развивающихся рынках, должен стать компактный кроссовер Magnite, изначально разработанный для индийского рынка. Уже известно, что Magnite будет производиться и за пределами Индии: пока официального подтверждения от российского офиса Nissan не было, но факт в том, что торговая марка Nissan Magnite уже зарегистрирована в России. Пока же автомобиль готов к завоеванию индийской публики. Пятиместный переднеприводный кроссовер построен на платформе CMF-A и оснащен турбомотором мощностью 95 л. с., соединенным с вариатором. Позже будет налажен выпуск более доступных модификаций с 75-сильным двигателем и механикой. Клиренс – 205 мм. В салоне – дешевый пластик, но вполне современное оборудование: цифровая приборная панель и 8-дюймовая мультимедийная система с поддержкой популярных протоколов подключения смартфонов.

«ТЕСЛА» ПО-ФРАНЦУЗСКИ

Компания Renault показала концептуальный электрический хэтчбек Megane eVision. Новинка является предвестником будущей серийной модели, которая должна дебютировать в следующем году. Megane eVision — первая модель Renault, построенная на платформе CMF-EV, которая также лежит в основе Nissan Ariya. Габариты электромобиля — 4210x1800x1505 мм при колесной базе 2700 мм. В движение Megane eVision приводит электромотор мощностью 218 л. с., который позволяет ускоряться с места до 100 км/ч за 8 секунд. Емкость аккумуляторной батареи составляет 60 кВт·ч, однако данные по запасу хода пока не сообщаются.

ОБНОВЛЕННЫЙ «КРОСС»

Mitsubishi представила обновленный Eclipse Cross. Кроссовер получил более агрессивную внешность, включая новую оптику, бамперы и решетку радиатора. В ходе рестайлинга модель также избавилась от составного стекла пятой двери – теперь оно обычное. В салоне гибридной версии (ее рассекретили первой) – новый джойстик АКП. Экран мультимедийной системы получил большую диагональ и регулировку громкости физической крутилкой. Также переделана центральная консоль и блок управления климатом. В России обновленный Eclipse Cross появится в следующем году.

ВЫЙТИ ЗА РАМКИ

Обновленный Jaguar XF получил слегка измененную внешность и новый интерьер. Фары теперь оформлены с двойными J-образными светодиодными ДХО. Задняя оптика также получила новый рисунок. Кроме того, изменилась форма радиаторной решетки. Интерьер XF стал совершенно другим: теперь главный стилеобразующий элемент в нем – изогнутый безрамочный дисплей Pivi Pro диагональю 11,4 дюйма. Приборная панель также полностью электронная. Обновленный XF получил многочисленные электронные системы, свойственные всем последним моделям JLR – так, например, тот самый огромный дисплей при запуске двигателя включается моментально благодаря собственному источнику питания – больше нет необходимости ждать, пока электроника загрузится. Водители оценят проекцию показаний приборов на лобовое стекло и возможность включать режим синхронизации сразу с двумя смартфонами без проводов. В России новинка будет представлена с 2,0-литровым турбомотором в двух вариантах – на 199 и 249 л. с., с 8-ступенчатым автоматом. Самая мощная версия также получит полный привод.

С НОВЫМ ГОДОМ

Honda представила седан Accord 2021 модельного года. От предшественника он отличается внешним видом и оснащением. Так, решетка радиатора стала шире и обзавелась хромированными элементами в гибридной версии, а сзади исчез центральный молдинг. Отверстия для противотуманок в бампере стали меньше, была усовершенствована передняя оптика, чтобы ближний свет фар светил дальше. В салоне седана появился новый медиакомплекс с 8-дюймовым экраном и поддержкой Apple CarPlay с Android Auto, дополнительный USB-порт, а площадка для беспроводной зарядки теперь подходит и для смартфонов больших размеров. При этом моторная гамма новинки останется прежней. Автомобиль будет доступен с моторами 1,5 и 2,0 литра. Первый из них работает в паре с вариатором, а второй – с 10-ступенчатым автоматом.

Невозможно отказать

Реклама

Пакет оригинальных запчастей

Мы заслужили ваше доверие своим отношением к сервису.
В благодарность за то, что выбираете нас, мы дарим возможность сэкономить на содержании коммерческого транспорта Volkswagen. Воспользуйтесь выгодными пакетными предложениями и обезопасьте себя от нештатных ситуаций. Надежные автомобили — преимущество вашего бизнеса.

Коммерческие автомобили

facebook.com/VolkswagenServiceRussia

vk.com/vwservice

Available on the iPhone App Store

GET IT ON Google play

ЗАБУДЬ ВСЕ, ЧТО ТЫ ЗНАЛ О СКОРОСТИ!

PORSCHE 911 TURBO S ЦЕНА: ОТ 15 450 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2020 Г.

ОЧЕРЕДНАЯ СЕССИЯ ОКОНЧЕНА. ОЧЕРЕДНОЙ БАК ТОПЛИВА ОПУСТОШЕН. ПОСЛЕ ПАРЫ РАССЛАБЛЕННЫХ КРУГОВ Я ВОЗВРАЩАЮСЬ В ПАДДОК ВЫМОТАННЫЙ, НО ДОВОЛЬНЫЙ. ПОД ЗАНАВЕС ЦЕЛОГО ДНЯ НА ТРЕКЕ К PORSCHE 911 TURBO S В ПОКОЛЕНИИ 992 НЕ ОСТАЕТСЯ НИ ОДНОЙ ПРЕТЕНЗИИ. НАПРОТИВ, ПОЯВЛЯЕТСЯ МЫСЛЬ, ЧТО ЭТО ПЕРВАЯ МАШИНА, С КОТОРОЙ МНЕ ТЕСНО НА MOSCOW RACEWAY В КОНФИГУРАЦИИ GRAND PRIX 10. ЧТО УЖ ГОВОРИТЬ ПРО ГОРОД... ▢ **МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ** ▢ **ФОТО ЕФИМА ГАНТМАХЕРА**

НО ПЕРВАЯ ВСТРЕЧА С ЭТИМ Turbo S 992 в ярко-желтом окрасе Racing Yellow состоялась как раз в городе. Поддеваю кончиками пальцев тонкую пластину ручки, открываю широкую дверь и падаю в объятия плотных спортивных кресел. Кажется, что лежу на земле. Ан нет, не кажется. И без того низкий Turbo S прижат опциональной адаптивной подвеской PASM к земле еще на 10 мм. Могу рассмотреть все трещинки на асфальте. Но всего через полчаса мне с ростом 187 сантиметров захочется опуститься еще чуточку ниже.

Вопреки прогнозам, Turbo S 992 остался верен бензину. Хотя в коробке передач оставлено место для мотор-генератора — явный намек на гибридное будущее. Новая модульная оппозитная 3,8-литровая «твин-турбо-шестерка» сухо откашливается после поворота лепестка слева за рулем. Стрелка тахометра, единственная аналоговая деталь широкой приборной панели, вздрагивает. Минуты, пока держатся высокие обороты после запуска, хватает, чтобы окинуть взглядом салон и понять, что рассказывать тут особенно не о чем.

Несмотря на аскетичный вид интерьера, который, кстати, формирует именно черное цветовое исполнение, все материалы качественные. И тем заметнее на их фоне простенькое колесико смены ездовых режимов. Прорезиненная шайбочка со светодиодным индикатором в 991.2 была приятнее. А еще обод руля перекрывает периферийные индикаторы приборной панели. В Porsche говорят о возвращении к классике. Но дизайн ради дизайна, а не функциональности — это на инженеров из Цуффенхаузена не похоже…

Тянем лепесток 8-ступенчатого робота PDK на себя — и можно выезжать. Пока что на общественные дороги. Два турбокомпрессора с изменяемой геометрией выжимают из нового мотора 650 сил и 800 Нм. Муфта подключения передней оси реализовывает до 500 Нм момента. Полноуправляемое шасси докручивает заднемоторный спорткар в поворотах. Робот PDK молниеносно подбирает передачи: первая, 7200 оборотов, 63 км/ч, отсечка; вторая, 7200 оборотов, 98 км/ч, отсечка… Шести из восьми передач хватает, чтобы достичь максимальных 330 км/ч. Вторую сотню купе разменивает всего через 2,7 секунды после старта, третью — через 8,9 секунды. Впечатляет? Да! Вот только ничего из этого не имеет значения в городе. Если вы, конечно, здравомыслящий и законопослушный гражданин. Разве что можете встряхнуть себя светофорными стартами с launch-контроля: обе педали зажаты, бросаем тормоз и пытаемся удержаться за руль, пока проекция мира вокруг размазывается в полосы.

Не имеет значения и цена — 15 450 000 рублей за базовое исполнение и 17 965 472 за конкретно этот экземпляр. Покупка 911 Turbo S ради «понтов» лишена смысла. Поклонники «Девять-один-один» без труда распознают в нем новое поколение 992: по расширенной колее, по новым передним фарам и по единой задней светодиодной полосе. Но таких «петролхедов» немного. А для большинства глаз — это еще один 911-й, которых в Москве немало. Без привязки ко времени и поколению — черта, за которую я ценю Porsche. А если есть непреодолимое желание покрасоваться, то идите в салон Lamborghini.

Интересно, что при всей своей производительности в городском трафике Turbo S 992 не стремится прыгнуть

1 2 В режиме Sport Plus приподнимается задний активный спойлер и выдвигается черная губа сплиттера из переднего бампера. Это важные составляющие Porsche Active Aerodynamics (PAA).

1

2

ТЕСТ-ДРАЙВ PORSCHE 911 TURBO S 992

ДЕТАЛЬНО

Легкие 20- и 21-дюймовые колесные диски крепятся на **МОНОГАЙКЕ**.

КАРБОНКЕРАМИЧЕСКИЕ тормозные диски размерностью 420 мм спереди и 390 мм сзади.

1 Детские места сзади простым движением кисти превращаются в полку для сумок.
2 Интерьер в черном исполнении выглядит просто. Но никто вам не мешает собирать его по своему вкусу. Porsche предлагает широкую программу индивидуализации. То же самое касается и оттенков кузова.

на бампер впередиидущего автомобиля при легком нажатии на педаль газа. В нормальном режиме движения правая педаль задемпфирована. Но расслабиться не выйдет. Даже в самом деликатном режиме Turbo S нервно реагирует на качество полотна. В нем шумно. У каждого «лежачего полицейского» переживаешь за сохранность свесов. Благо, есть механизм подъема передней оси. А на узких улочках ощущаешь все 2024 мм от зеркала до зеркала — он широкий. Нет! Передвижение по городу на 911 Turbo S столь же бессмысленно, как колка дров смартфоном. Нужен трек!

67-литровый бак до завязки заправлен 100-м бензином. Режим Sport Plus включен. Задний активный спойлер поднят, сплиттер из переднего бампера выдвинут. Зеленый сигнал светофора — старт новой сессии на Moscow Raceway. Вот теперь другое дело! Turbo S выстреливает из пит-лейна, успевая оставить пару участников трек-дня позади еще до поворота. Резкий импульс по левой педали, и карбон-керамические тормозные диски (420 мм спереди и 390 мм сзади) легко осаживают 1640-килограммовый спорткар. Открываюсь на выходе чуть раньше положенного, Porsche закидывает наружу заднюю ось и без драмы легко возвращается на траекторию обратным движением руля. Включенная электроника не мешает таким заигрываниям, но при резком торможении, на всякий случай, плотно затягивает ремни безопасности. Не пошелохнуться!

Неопытного водителя Turbo S может напугать небольшим рысканием задней оси при резком торможении с высокой скорости и моментальным выходом мотора на максимальные обороты. Так что аккуратнее с педалью газа! Отключенная электроника требует большей концентрации и опыта от пилота, но позволяет зайти дальше в достижении личного лучшего времени. Суждения, что с 911-м ты кайфуешь от результата, а не от процесса, ложны. Результат — итоговая оценка. Но именно в процессе гонки ты наслаждаешься пилотажем на кончиках пальцев, который дозволяет Turbo S. Упиваешься феноменальной связью с автомобилем, точностью реакций и простотой, с которой он тебя понимает. С полуслова? Нет! Гораздо быстрее. Оппозитная «шестерка», которая сухо кашляет в городе, здесь поет на высоких оборотах. А неровности в виде поребриков разглаживаются на таких скоростях. Вот где его место! Только тут ты понимаешь, что каждая копейка из 17 965 472 рублей оправдана.

PORSCHE 911 TURBO S

Габариты	4535x2024x1303* мм
База	2450 мм
Снаряженная масса	1640 кг
Полная масса	2020 кг
Объем багажника	128 + 264 л (за передними креслами при сложенной спинке заднего дивана)
Объем топливного бака	67 л
Двигатель	бензиновый, твин-турбо, 6-цилиндр., 3745 см³, 650/6750 л. с./мин⁻¹, 800/2500-4000 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	робот., 8-ступ., привод полный
Размер шин	255/35ZR20 спереди / 315/30ZR21 сзади
Динамика	330 км/ч; 2,7 с до 100 км/ч
Расход топлива	11,1 л на 100 км в смешанном цикле

*с подвеской PASM еще на 10 мм ниже.

КОНКУРЕНТЫ

Ferrari F8 Tributo
от 17 500 000 ₽

Lamborghini Huracan EVO от 16 500 000 ₽

Mercedes-Benz AMG GT R
от 17 952 000 ₽

\+ С НИМ ХОЧЕТСЯ ПОСЕЛИТЬСЯ НА ГОНОЧНОМ ТРЕКЕ.

− ИНОГДА ВСЕ ЖЕ ПРИХОДИТСЯ ЕЗДИТЬ ПО ГОРОДУ.

ВЕРДИКТ

8,5

Я УЖЕ КАК-ТО ГОВОРИЛ, ЧТО ЕСТЬ СПОРТКАРЫ, НА КОТОРЫХ МОЖНО ВЫЕЗЖАТЬ НА ТРЕК, А ЕСТЬ СПОРТКАРЫ, НА КОТОРЫХ МОЖНО ВЫЕЗЖАТЬ С ТРЕКА НА ОБЩЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ. НЕСЛОЖНО ДОГАДАТЬСЯ, К КАКОЙ КАТЕГОРИИ ОТНОСИТСЯ PORSCHE 911 TURBO S. ДА, ОН СТАЛ ЕЩЕ БОЛЕЕ ЖЕСТКИМ В ГОРОДЕ, НО ЕЩЕ БОЛЕЕ БЫСТРЫМ НА ТРЕКЕ. ОПРАВДАННЫЙ РАЗМЕН!

Должна же быть ложка дегтя? Увы, она есть. Кто-то из коллег, кто ездил до меня на этом желтом Turbo S, стер заводские шины Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3. Из-за неразберихи на границе (сами знаете почему) поставки Eagle F1 ограничены. Логика и опыт подсказывают мне, что надо было обуть купе в Michelin Pilot Sport Cup 2, но «Мишлен» не сертифицировал свои шины под Turbo S 992. Для частного лица это не проблема. Но тестовая машина принадлежит российскому офису Porsche, который, согласно внутренним инструкциям, обязан ставить на свои автомобили заводские или сертифицированные шины. И так в этой истории появляются Pirelli P-Zero, которые, как всегда, перегреваются за пару кругов.

Мою оценку Pirelli подтверждает и мой друг, двукратный вице-чемпион России по кольцевым гонкам Ефим Гантмахер. Тем не менее, даже на P-Zero Ефим обходит облегченный трековый Cayman GT4 на слике, который тренируется перед Porsche Sport Challenge, и попутно ставит не показательное (приходилось много обгонять), но впечатляющее время круга — 1.56.76. На пустой трассе и на правильной шине Turbo S 992 будет значительно быстрее.

Но даже с Pirelli впервые за все свои выезды я почувствовал, что нам с Turbo S тесно на Moscow Raceway. То ли от того, с какой скоростью «немец» проглатывает круги. То ли от того, что в данной конфигурации трассы ему негде показать свои максимальные 330 км/ч. На двух коротких прямых отрезках мы успевали набрать какие-то 220 и 230 км/ч. Самое время ухмыльнуться… Могу ли я назвать Turbo S 992 лучшим из семейства 911 для трека? Нет. Но только потому, что жду дебюта GT3 992. Вот тогда и выясним.

ВОЖДЕНИЕ
Он просто выводит все знания о скорости на новый уровень.
10

САЛОН
Отличная эргономика. В лучших традициях Porsche. Но пара нюансов есть.
8

КОМФОРТ
Этот критерий здесь можно забыть. Он принесен в жертву скорости.
6

БЕЗОПАСНОСТЬ
Обширный перечень систем активной и пассивной безопасности.
10

ЧЕТВЕРТАЯ ВЫСОТА

KIA SORENTO ЦЕНА: ОТ 2 149 900 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С ОКТЯБРЯ 2020 Г.

ПОТРЕБИТЕЛЬСКИЕ ПРЕДПОЧТЕНИЯ ДАВНО СМЕЩАЮТСЯ В СТОРОНУ КРОССОВЕРОВ, АВТОМОБИЛЬНЫЙ РЫНОК, ЕСТЕСТВЕННО, СЛЕДУЕТ ПО ПЯТАМ. ЗДЕСЬ КОРЕЙСКИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ НЕИЗМЕННО В ТРЕНДЕ. ЧЕТВЕРТОЙ РЕИНКАРНАЦИИ SORENTO ПРИШЛОСЬ ПОДОЖДАТЬ. ЗАТО НОВИНКА В ЗНАЧИТЕЛЬНОЙ СТЕПЕНИ ОТВЕЧАЕТ ПРЕДСТАВЛЕНИЯМ О ТОМ, КАКИМ ДОЛЖЕН БЫТЬ СОВРЕМЕННЫЙ КРОССОВЕР ПОДОБНОГО КЛАССА

▢ АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ ▢ ФОТО АВТОРА И KIA

МОГ ЛИ ОБЛАДАТЕЛЬ KIA Sorento 3-го поколения считаться городским модником? Разумеется, но в том случае, если для публичных поездок выбирал другой автомобиль. Предыдущий Sorento — вместительный, семейный, добротный, надежный, даже современный, в конце концов. Но при всем желании законодателем стиля это достойное средство передвижения считать было нельзя, даже с натяжкой. Первые скетчи нового «Соренто», откровенно говоря, не поражали. Но сказать, что живьем автомобиль вызвал удивление — значит просто скромно промолчать в сторонке. Это как раз тот случай, когда первая встреча может оказаться решающей.

Четвертое поколение «Соренто» с первой минуты очаровывает более четкими линиями кузова. Экстерьер стал значительно мужественнее. Округлые припухлости — в прошлом. Корма поддержана вертикальными прямоугольниками задних фонарей, а «тигриный нос» со светодиодными фарами образует сложную геометрическую фигуру из ломаных линий. Это не грубая брутальность, а сбалансированный интеллигентный образ, с достоинством намекающий —

со мной не будет стыдно в любой компании, отбросьте сомнения. Переезд, вслед за седаном K5, на новую платформу N3 позволил улучшить «жилищные условия» в салоне. Не бог весть какое увеличение по трем осям декартовых координат — по каждой на 10 мм, позволило расширить внутренний объем, особенно во втором ряду. К тому же колесная база вытянулась на целых 35 мм.

Назвать интерьер минималистичным или аскетичным язык не повернется, уж слишком много различных замысловатых деталей. Дефлекторы обдува на передней панели «двухэтажные», сверху большие — их 4, и снизу маленькие в таком же количестве, в обрамлении, имитирующем матовый хром. Вставки на передних дверях с насечками, напоминающими кожу дракона, подсвечиваются разными цветами, аналогичная «кожа земноводного» и на накладке передней панели перед пассажиром.

1 Традиционный селектор АКП воспринимается гораздо привычнее.
2 Premium+ – единственная комплектация с шайбой электронного селектора АКП.

Эстетические ценности у каждого свои. А вот о владельцах разных гаджетов позаботились так позаботились. В закрывающемся лотке передней консоли три USB-слота, один из которых для обмена данными, два — для питания, это не считая индукционной зарядки. Всего в салоне 8 USB-разъемов и два 12-вольтовых гнезда. Протокол Bluetooth поддерживает подключение к двум устройствам одновременно. Дисплей диагональю 10,25 дюйма новой мультимедийной системы Kia AVN визуально продолжает цифровую приборную панель. Экран такого размера можно получить начиная с комплектации Prestige. В «базе» он 8-дюймовый.

Объективно, отбросив назойливые придирки, степень комфорта, предложенная создателями Sorento 4-го поколения, находится на совершенно ином уровне благодаря простору, продуманной эргономике, качественным материалам отделки и богатому оснащению даже в начальных комплектациях. Двигателей, предлагаемых на российском рынке, всего два: бензиновый 2.5 MPI (180 л. с., 232 Нм) и дизельный 2.2 VGT (199 л. с., 440 Нм). Интересно, что бензиновый атмосферник привычно агрегатируется с 6-ступенчатой автоматической трансмиссией, а к дизелю «приаттачили» 8-ступенчатую роботизированную трансмиссию 8 DCT с двумя сцеплениями мокрого типа. В скором времени обещают привезти модификацию с мощной бензиновой «шестеркой».

Номинально комплектаций шесть, но в Lux и Prestige можно выбрать бензин либо дизель, ну а если заберетесь в высшие сферы, то бишь Premium или Premium+,

ДЕТАЛЬНО

ДВА СИДЕНЬЯ ТРЕТЬЕГО РЯДА – принудительная опция, начиная с комплектации Prestige.

Система **TERRAIN MODE SELECT** (песок, грязь, снег) доступна только для автомобилей с дизелем.

получите автомобиль с силовой установкой, работающей только на солярке. Базовая комплектация Classic, стартующая с 2 149 900 рублей, как и следующая Comfort, предполагает исключительно бензиновый агрегат. Причем первая ступень в иерархии Sorento — аппарат, оснащенный бензиновым двигателем, единственный, оборудованный приводом только на переднюю ось. Ну а решившиеся расстаться с суммой в 3159 тыс. рублей станут обладателями автомобиля высшей комплектации с сиденьями (водительское имеет 14 регулировок), наполняющими салон тонким ароматом настоящей наппы, оборудованного и интеллектуальной системой помощи водителю Drive Wise. Мало того, автомобиль укомплектован огромными колесными дисками 20-го радиуса, делающими автомобиль гораздо привлекательнее внешне, но в то же время значительно чувствительнее к качеству дорожного покрытия.

Хотя в отделке и преобладают темные тона, благодаря стеклянной крыше с электрическим люком в жилом отсеке света хватает. А вот нужен ли вам третий ряд сидений? Если даже нет, начиная с Prestige все равно его получите. Приятным бонусом для пассажиров, забравшихся туда, будет персональный кондиционер. А для вас это может обернуться потерей полезного места в багажнике.

Бензиновый автомобиль спринтером не назовешь, разгоняется умеренно, но мощности двигателя и настроек традиционного автомата более чем достаточно для уверенного ощущения на трассе. Отклик на руле становится информативнее при переключении Drive mode в режим Sport. Но коробка при этом не торопится перейти на высшую передачу, требуется поднять обороты до 4500–5000 либо переключить передачу принудительно. В остальных режимах автомат как бы одумывается и ведет себя ровно и предсказуемо.

В базе «Соренто» полагаются 17-дюймовые колеса, «Престиж» комплектуется дисками на дюйм больше. На них чувствуешь себя вполне комфортно даже на грунтовке. Справедливости ради отмечу, что при активном маневрировании приходит мысль, что поперечная раскачка могла быть и поменьше. Premium+ (помните, что он только с дизелем) значительно динамичнее. И управляется на твердом покрытии филиграннее благодаря 20-дюймовым колесам. На гравии заплатить за красоту 20-го радиуса

1 Виртуальная приборная панель Supervision с дисплеем 12,3" изменяется в зависимости от времени и режима движения. **2** Наличие 3-го ряда «съедает» около 90 литров грузового отсека.

ВОЖДЕНИЕ
На бензиновой версии желательно усилисть обратную связь с рулем. Дизель значительно собраннее.

7

САЛОН
По размерам увеличился незначительно, а места стало больше. Отделан качественно, особенно в высших комплектациях.

9

КОМФОРТ
Комфортно даже на галерке, при условии средней продолжительности поездки, не говоря уже о втором ряде кресел.

9

БЕЗОПАСНОСТЬ
Есть практически все современные средства активной безопасности, изобилие электронных помощников водителя.

9

придется тряской, но не зубодробительной, а вполне прогнозируемой. Сильной раскачки не ощущается. Клиренс в 17,5 см выдающимся не назовешь. Тем не менее, диагональное вывешивание, с помощью Terrain Mode Select (выбор режима работы связки двигатель — коробка), автомобиль преодолел, хотя и не с первого раза.

Дизель, бензин — не важно, производители явно поработали над акустическим комфортом. Шумы от ветра, шин практически на любом покрытии не досаждают, в том числе и благодаря повышенной шумоизоляции лобового стекла. А что может заставить вздрогнуть от неожиданности водителя и пассажиров — так называемые «звуковые ландшафты». Представьте себе: летите вы в жару по плавящемуся асфальту, случайно включили эту опцию, и вот салон наполняется звуком скрипящего под колесами снега, или потрескиванием дров в камине, или шумом дождя — всего шесть режимов. И все это с визуальными эффектами на мониторе. Пригодится для отдыха на стоянке, а во время движения такой релакс может сбить с толку, пока вы окончательно не освоились в новом автомобиле. А для того чтобы освоить принцип и логику управления многочисленными системами, превращающими автомобиль в интеллектуальный гаджет, точно потребуется некоторое время. ▢

ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ*	
Транспортный налог	9950 ₽
ТО-1/ТО-2	12 903 / 19 288 ₽
ОСАГО/Каско	5715 / 136 128 ₽

* Транспортный налог считается по Москве. Стоимость ТО-1/ТО-2 берется по данным дилера. ОСАГО и каско рассчитываются из расчета один водитель мужского пола, холост, возраст 30 лет, водительский стаж 10 лет.

KIA SORENTO

Габариты	4810x1900x1690 мм
База	2815 мм
Снаряженная масса	1783–1914 кг
Полная масса	2519 кг
Клиренс	176 мм
Объем багажника	616-821 л
Объем топливного бака	67 л
Двигатель	дизельный, 4-цилиндр., 2151 см³, 199/3800 л. с./мин⁻¹, 440/1750-2750 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	роботизированная, 8-ступенчат. привод полный
Размер шин	255/45R20
Динамика	205 км/ч; 9,2 с до 100 км/ч
Расход топлива	(город/трасса/смешан.) 7,4/5,3/6,1 л на 100 км

КОНКУРЕНТЫ

Mitsubishi Outlander
от 1 777 000 ₽

Skoda Kodiaq
от 1 634 000 ₽

Toyota Highlander
от 3 688 000 ₽

+ НАЛИЧИЕ МНОЖЕСТВА ЭЛЕКТРОННЫХ ПОМОЩНИКОВ В «БАЗЕ».

− НЕЛЬЗЯ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ 3-ГО РЯДА СИДЕНИЙ.

ВЕРДИКТ

8,5

ВЫВОДОМ НА РЫНОК SORENTO 4-ГО ПОКОЛЕНИЯ КОРЕЙЦЫ СВОЕВРЕМЕННО ПРЕПОДНЕСЛИ ТАКОЙ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫЙ ПОДАРОК НАШИМ АВТОМОБИЛИСТАМ И... СВОИМ МНОГОЧИСЛЕННЫМ КОНКУРЕНТАМ. ВЕДЬ ПО КОМФОРТУ НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ НЕ УСТУПАЕТ МНОГИМ ИЗ НИХ, ПО ОСНАЩЕНИЮ И ЦЕНЕ БОЛЬШИНСТВО ИЗ НИХ ПРЕВОСХОДИТ.

ПОЧУВСТВУЙТЕ РАЗНИЦУ

CHERY TIGGO 7 PRO ЦЕНА: ОТ 1 479 900 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2020 Г.

CHERY TIGGO 7 ПРОДЕРЖАЛСЯ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ МЕНЬШЕ ДВУХ ЛЕТ, НО НЕ ПОТОМУ, ЧТО МОДЕЛЬ БЫЛА ПЛОХАЯ. ПРОСТО ДО НАС ОНА ЕХАЛА ЦЕЛЫХ ТРИ ГОДА И ЗА ЭТО ВРЕМЯ УСПЕЛА УСТАРЕТЬ. КИТАЙЦЫ ЖЕ НЕ СТАЛИ ЗАМОРАЧИВАТЬСЯ С РЕСТАЙЛИНГОМ «СЕМЕРКИ» И В ПРОШЛОМ ГОДУ ВЫКАТИЛИ КРОССОВЕР НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ, ПОЛУЧИВШИЙ ПРИСТАВКУ PRO

▢ МАКСИМ ФЕДОРОВ ▢ ФОТО АВТОРА И СТАНИСЛАВА ШУСТИЦКОГО

НА ДОМАШНЕМ РЫНКЕ TIGGO 7 Pro дебютировал в декабре, а уже с сентября новинку можно купить в России. То есть на этот раз вместо трех лет кроссовер Chery добирался до нас меньше года — почувствовали разницу? Но еще большую разницу вы почувствуете, когда увидите «Прошку» вживую. Платформа здесь та же самая, что и у Tiggo 7 — T1X, которую китайцы разрабатывали совместно с Jaguar Land Rover. По технике это все тот же классический набор современного «паркетника» от Chery, с задней многорычажкой, безальтернативным передним приводом и вариатором. Колея «тележки» тоже не изменилась. Но машина при этом стала совершенно другой! И дело даже не в габаритах, которые пошли в рост по всем трем направлениям, наиболее заметно отразившись в длине (+7 см) и высоте (+8 см) кузова, а в том, что визуально с предшественником эту модель не связывает абсолютно ничего.

Это старая гвардия автопрома блюдет традиции узнаваемости бренда и преемственности поколений. Причем некоторые доводят это до абсурда, когда не сразу и разберешь, чем новая модель отличается от старой. Китайцы же не обременены подобными предрассудками и рубят с плеча, от поколения к поколению меняя дизайн автомобиля до неузнаваемости. Первое, что обращает на себя внимание при взгляде на Tiggo 7 Pro — это прежде не встречавшаяся на кроссоверах Chery решетка радиатора с хитрым геометрическим узором хромированных вставок, создающим эффект уходящей вдаль перспективы. Если смотреть на решетку слишком долго, то от оптических иллюзий даже голова может пойти кругом.

Подбирая оснащение кроссовера, китайцы, похоже, также надеялись вызвать у покупателя «головокружительный» эффект. По умолчанию в него вошли 17-дюймовые литые колеса, светодиодные фары с динамическими указателями поворота, 8-дюймовая электронная приборная панель, медиацентр с 10-дюймовым экраном и обогрев передних кресел. Неплохо! Правда, вместо «климата» здесь кондиционер и в перечне систем пассивной безопасности всего два эйрбэга, но эту проблему можно решить, взяв среднюю комплектацию. Она на 70 тысяч дороже «базы», однако за эти деньги вы получите 18-дюймовое «литье», раздельный климат-контроль, боковые подушки безопасности, электропривод двери багажника и кресла водителя, многоцветную подсветку интерьера и сиденья из экокожи. Обивка эта, к слову, не источает дурных запахов, за что я прежде критиковал

ДЕТАЛЬНО

Все **ПОДКАПОТНОЕ ПРОСТРАНСТВО** закрыто большой пластиковой накладкой.

ТРЕХМЕРНАЯ ГРАФИКА смотрится круто, но пользы от нее немного.

Chery Tiggo 8 — как выяснилось, китайцы здесь ни при чем: фенольное амбре в салоне шло от резиновых ковриков отечественного производства.

Нам же достался кроссовер в максимальной комплектации за 1 649 900 р. Его отличают двухцветная окраска кузова, панорамная крыша, индукционная зарядка для смартфона, система кругового обзора с красивой, хотя и не особо практичной 3D-графикой (есть несоответствие размеров нарисованной машины с размерами окружающих объектов) и электропривод пассажирского кресла. Сами кресла от американской компании Lear очень удобные, и в целом к эргономике Tiggo 7 Pro у меня нет особых замечаний: всё под рукой и не создает неудобств при вождении. Спереди есть большая удобная ниша под центральной консолью с двумя разъемами USB, где можно заряжать мобильники. Сзади, правда, разъем USB всего один, но гораздо важнее, что места здесь более чем достаточно даже для рослых седоков. И это учитывая, что багажник у «Прошки» тоже не маленький — на 60 литров больше, чем у предшественника.

1 Задний ряд радует простором и большим запасом места над головой. 2 Торпедо – от Tiggo 8, но центральная консоль здесь оригинальная.

Неужели все настолько идеально? Конечно, нет! При желании можно поворчать, что графика приборной панели слишком простецкая и нет возможности ее поменять, что медиацентр излишне задумчив, что нет «крутилки» регулировки громкости, что сенсорных кнопок на центральной консоли больше, чем у Tiggo 8 (салон Tiggo 7 Pro «стянут» с него практически полностью), а электронный джойстик вариатора переходит с «драйва» на «реверс» через обязательную остановку в нейтрали, из-за чего, к примеру, не получится быстро развернуться в два приема. Но это все мелкие придирки — в целом, отчитывать китайских конструкторов не за что. А если вас пугает цена, то взгляните на прайс-лист одноклассников европейских, корейских и японских брендов: там, где китайцы предлагают «топ», у них все только начинается. Причем в последнем случае речь идет о машинах российской сборки. Chery же удается держать такой ценник, не имея собственного локального производства — все машины идут к нам из Китая.

И ладно бы китайцы делали скидку на ходовые качества модели. Но нет! Едет Chery Tiggo 7 Pro уж точно не хуже многих именитых конкурентов. Полуторалитровый турбомотор от предшественника, скинувший 5 «лошадей» для уменьшения ставки транспортного налога, но при этом прибавивший 5 Нм, неплохо везет даже в дефолт-

3 Двухцветная окраска кузова – привилегия топовой комплектации. Визуально новинка ничем не напоминает своего предшественника. 4 Багажник стал вместительнее.

ВОЖДЕНИЕ
Шасси настроено на удивление хорошо, турбомотор радует тягой, а вариатор не тупит.
8

САЛОН
Здесь удобные передние кресла и просторный задний ряд. Материалы отделки – не из дешевых, хотя с кожзамом китайцы переборщили.
8

КОМФОРТ
Понравилось, как подвеска отрабатывает неровности, а шумоизоляция отсекает паразитные децибелы.
8

БЕЗОПАСНОСТЬ
В начальной комплектации всего 2 подушки безопасности.
7

ном режиме Eco, не говоря уже про Sport. Меньше 10 секунд в разгоне до сотни — весьма достойный показатель, тем более что вариатор здесь не тупит и при необходимости резко ускориться шустро перекидывает «виртуальные» передачи вниз. И тормоза тоже настроены адекватно. Электрический усилитель руля, пришедший на смену «гидрачу» Tiggo 7, дает вполне внятную обратную связь с передними колесами — «ноль», конечно, не идеальный, но дискомфорта это не создает ни в городе, ни на трассе. Да и в поворотах кроссовер не валится. Но больше всего меня порадовала энергоемкость подвески: то, с какой невозмутимостью Tiggo 7 Pro проскакивал ямы и «лежачих полицейских», достойно похвалы. При этом салон радует тишиной: на шумке китайцы не сэкономили.

ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ*

Транспортный налог	5145 ₽
ТО-1/ТО-2	6900 / 7500 ₽
ОСАГО/Каско	6200 / 54 300 ₽

* Транспортный налог считается по Москве. Стоимость ТО-1/ТО-2 берется по данным дилера. ОСАГО и каско рассчитываются из расчета один водитель мужского пола, холост, возраст 30 лет, водительский стаж 10 лет.

CHERY TIGGO 7 PRO

Габариты	4500x1842x1705 мм
База	2670 мм
Снаряженная масса	1540 кг
Полная масса	1888 кг
Клиренс	190 мм
Объем багажника	475/1500 л
Объем топливного бака	50 л
Двигатель	бензиновый, турбированный, 4-цилиндровый, 1498 см^3, 147/5500 л. с./мин$^{-1}$, 210/1750-4000 Нм/мин$^{-1}$
Трансмиссия	вариатор, привод передний
Размер шин	225/65R17
Динамика	186 км/ч; 9,7 с до 100 км/ч
Расход топлива	(город/трасса/смешан.) 10,8/6,6/8,2 л на 100 км

КОНКУРЕНТЫ

GAC GS5
от 1 499 900 ₽

Geely Atlas
от 1 264 990 ₽

Haval F7
от 1 499 000 ₽

+ НЕПЛОХАЯ ДИНАМИКА, ЭНЕРГОЕМКАЯ ПОДВЕСКА, АДЕКВАТНЫЕ ТОРМОЗА, ПРОСТОРНЫЙ САЛОН, ХОРОШАЯ ШУМОИЗОЛЯЦИЯ, БОГАТОЕ ОСНАЩЕНИЕ, ЦЕНА.

– НЕТ ВЫБОРА ДВИГАТЕЛЯ И ТРАНСМИССИИ, БЕСПОЛЕЗНАЯ 3D-ГРАФИКА СИСТЕМЫ КРУГОВОГО ОБЗОРА, НИЗКО РАСПОЛОЖЕННАЯ КАМЕРА ЗАДНЕГО ВИДА.

ВЕРДИКТ

7,8

У CHERY ПОЛУЧИЛСЯ ОЧЕНЬ ДОСТОЙНЫЙ ПРОДУКТ. КОНЕЧНО, ПРОИСХОЖДЕНИЕ, ОТСУТСТВИЕ ПОЛНОГО ПРИВОДА И БЕЗАЛЬТЕРНАТИВНЫЙ ТУРБОМОТОР ОГРАНИЧАТ КРУГ ПОКУПАТЕЛЕЙ TIGGO 7 PRO. НО ТЕХ, КТО ОТНОСИТСЯ К ПРОДУКЦИИ КИТАЙСКОГО АВТОПРОМА БЕЗ ПРЕДУБЕЖДЕНИЙ И НЕ ПУТАЕТ КРОССОВЕР С ВНЕДОРОЖНИКОМ, НОВИНКА ДОЛЖНА ПОРАДОВАТЬ.

1 Интерьер теперь такой же, как в Audi Q8 – по центру расположено два дисплея, вокруг рояльный лак и металл.
2 Задние фонари теперь соединены алюминиевой накладкой – это визуально делает кузов шире.

БИПОЛЯРНАЯ ИДИЛЛИЯ

AUDI Q7 45 TDI SPORT
ЦЕНА: ОТ 5 285 500 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2020 Г.

AUDI Q7 – ИЗ ТЕХ АВТОМОБИЛЕЙ, КОТОРЫЕ САМИ СЕБЯ ПРОДАЮТ. РЕСТАЙЛИНГ ВТОРОГО ПОКОЛЕНИЯ ТОЛЬКО УПРОЧИЛ ЭТОТ СТАТУС: НЕМЦЫ РЕАЛЬНО УЛУЧШИЛИ ТО, ЧТО И БЕЗ ИХ ВМЕШАТЕЛЬСТВА ПРЕКРАСНО РАБОТАЛО. ИМЕННО В ЭТОМ СОСТОИТ КОВАРСТВО ВСЕХ AUDI – В МАШИНАХ ИЩЕШЬ, К ЧЕМУ ПРИДРАТЬСЯ, С УТРОЕННЫМ ЭНТУЗИАЗМОМ ▢ **ЕВГЕНИЙ ЛИПОВИЦКИЙ** ▢ **ФОТО АЛИНЫ ЗОРИНОЙ**

МНОГИЕ СКАЖУТ «ЗАЖРАЛСЯ»… Да, постоянная смена автомобилей притупляет и чувства, и испытательское любопытство. Более того, я уверен, что про Q7 могу написать вполне правдоподобный текст заранее: немцы настолько предсказуемы, что не могут ни на миллиметр сойти с утвержденного во всех высоких инстанциях пути. Q7 — абсолютный кроссовер. Харизматичный, без сомнения. Мощный, престижный…

Но мне в нем неуютно. Как в суперсовременном, дорогом, продуманном до мелочей офисе. Знаете такие — там много стекла, минималистичная мебель причудливых форм… В Q7 — та же ситуация. Мозгами я понимаю, что сижу в результате кропотливой работы сотен первоклассных инженеров. Здесь есть вентиляция сидений, всевозможные подогревы, аж три полноцветных экрана, картинка на которых, кстати, вполне годится на роль эталонной во всей автоиндустрии — графика сочная, картинка контрастная, а главное — глаза видят только то, что нужно. Но, увы и ах, Audi уверенно шагает в будущее, а ретроградам типа меня, вечно недо-

вольным всем новым, приходится догонять.

Сенсоры везде — на пульте переключения режимов фар, на центральном дисплее, на блоке управления климатом… Хотя нижний сегмент этого тачскринного нагромождения отвечает не только за климат — конфигурацию можно менять. И я готов расцеловать людей, отвечавших за программное обеспечение: ну правда, легкий, логичный, красивый интерфейс. Система MMI не тупит, реагирует на касания молниеносно, да еще и виброотдачей каждое нажатие сопровождает. За быстродействие системы отвечает мощный процессор NVIDIA — игроманы эту компанию хорошо знают. Но я непреклонен: кнопки безопаснее. Да, тенденции мирового автопрома показывают стремление избавляться от кнопок: интерактивные экраны и голосовые команды скоро их полностью заменят.

Как бы я ни ворчал, эргономика в интерьере Q7 идеальна ровно настолько, насколько она может быть, если принять сенсоры за неизбежность. Хорошо, что хоть педали и руль на месте — вы же в курсе, что скоро все машины станут беспилотными и нас лишат и этих органов управления… А пока, в 2020 году, я располагаюсь в шикарном кресле с памятью, отодвигаю его с помощью электроприводов и понимаю, что за мной все равно легко разместится хоть самый высокий баскетболист. И пара менеджеров…

Рестайлинг, разумеется, затронул внешность — изменили оптику, решетку радиатора, задние фонари, бамперы… Но образ остался: Q7 второго поколения монументален, как дворец съездов. Прямо памятник всему немецкому автопрому эпохи ДВС. Много граней, резких переходов — кузов будто высечен из камня. И ажурные колеса эту монументальность нивелировать не в силах, хотя сами по себе тоже весьма эффектны.

И вот смотрю я на этот «синий ансамбль» и понимаю: такую машину жаждут заполучить десятки тысяч вполне успешных, а значит, неглупых людей. Может, это у меня в «консерватории» что-то надо поменять? И тут же вспоминаю чуть менее совершенный интерьер Range Rover, где тоже три экрана, те же материалы обивки, тот же уровень пафоса… Но у британцев получается как-то уютнее. А здесь — как на «ковре» у шефа: строго, официально и… холодно.

Зато ночью, когда нагромождения форм никто не видит, а в салоне глаз цепляется только за подсвеченные экраны да контурную подсветку, Audi Q7 показывает свой вполне дружелюбный характер. Идеально настроенный семейный крейсер, способный и резко ускориться, и довезти пассажиров далеко и очень заботливо. Даже на 21-дюймовых дисках подвеска справляется с любым рельефом на любой скорости — спасибо пневмоподвеске. Руль точен ровно настолько, чтобы не раздражать резкими перемещениями кузова на скорости. А 3-литровый турбодизель при каждом нажатии акселератора всеми своими 249 «лошадьми» и шестью сотнями «ньютонов» толкает тяжелый кроссовер вперед, будто и нет в нем двух тонн (точнее, 2105 кг) массы. В этом есть какой-то сюр: мчишься по трассе на 110 км/ч, поддаешь «газку» — и вот уже 160, 190 км/ч…

ТЕСТ-ДРАЙВ AUDI Q7 45 TDI SPORT

1 Сзади, в любой позиции продольной регулировки, просторно. 2 3D-режим камер кругового обзора – игрушка, но прорисован отлично. 3 Попробуйте забить продуктами все доступные 867 литров!

ВОЖДЕНИЕ
Типичный Audi – сбалансированный, мощный, быстрый. Минус балл – просто из вредности.
9

САЛОН
Дорого, богато, технологично, удобно, но совершенно неуютно.
7

КОМФОРТ
Даже на огромных колесах Q7 потрясающе комфортен.
9

БЕЗОПАСНОСТЬ
Здесь тоже все по высшему разряду. Хочется придраться, а не к чему.
10

Q7 это делает легко и непринужденно. Расход топлива при этом около 7 литров. В городе — не более 11. И что? Снова хочется бежать обниматься с немецкими инженерами.

Дополняет идиллическую картину шумоизоляция, сделанная в типично немецкой манере: в салоне тихо, но звук мотора слышен всегда. Если, конечно, не злоупотреблять с громкостью аудиосистемы Bang&Olufsen — а это, в моем случае, невозможно.

Музыка — не менее важная часть моей жизни, чем автомобили. И год за годом в разных, преимущественно дорогих машинах я встречаю акустику B&O, и каждый раз она приводит меня в неописуемый восторг. 23 динамика раскладывают любую композицию по частотам так, что звук становится одновременно стерильным и глубоким. И не хочется выкручивать басы или высокие частоты — даже при ровной «плашке» эквалайзера от звучания этой акустики при каждой поездке я получал, простите, настоящий аудиофильский оргазм.

На бездорожье я бы на нем и не заехал никогда, если бы не необходимость проинспектировать строящуюся личную «фазенду». По идее, проблем возникнуть не должно было: дорожный просвет 190 мм, и это в обычном режиме, во внедорожном — 235, постоянный полный привод. Но в ситуацию вмешалась погода: несколько дождливых дней превратили обычный проселок в глиняный каток с двумя лужами глубиной как раз сантиметров 25. Первая — небольшая, но не меньше двух метров в длину, ее я преодолел ходом. Вторая после ненастья превращается в настоящее болото метров в пятьдесят… Поэтому пришлось припарковать Q7 в полукилометре от участка — шоссейная резина в глине беспомощна. ▢

ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ*

Транспортный налог	20 543 ₽
ТО-1/ТО-2	14 300 / 18 900 ₽
ОСАГО/Каско	10 900 / 282 000 ₽

* Транспортный налог считается по Москве. Стоимость ТО-1/ТО-2 берется по данным дилера. ОСАГО и каско рассчитываются из расчета один водитель мужского пола, холост, возраст 30 лет, водительский стаж 10 лет.

КОНКУРЕНТЫ

BMW X7
от 6 660 000 ₽

Mercedes GLS
от 7 990 000 ₽

Range Rover
от 7 552 000 ₽

AUDI Q7 45 TDI

Габариты	5063x1970x1741 мм
База	2995 мм
Снаряженная масса	2105 кг
Полная масса	2770 кг
Клиренс	180-235 мм
Объем багажника	865/2075 л
Объем топливного бака	75 л
Двигатель	дизельный, 6-цилиндр., 2967 см³, 249/4250 л. с./мин⁻¹, 600/2910 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	автоматическая, 8-ступенчатая, привод полный
Размер шин	285/45R20
Динамика	225 км/ч; 6,9 с до 100 км/ч
Расход топлива	(город/трасса/смешан.) 9,4/7,2/8,0 л на 100 км

\+ AUDI Q7 ХОРОШ, КАК, ВПРОЧЕМ, И ВСЕГДА. ТЫСЯЧИ ПРОГРЕССИВНЫХ ТОП-МЕНЕДЖЕРОВ НЕ МОГУТ ОШИБАТЬСЯ.

– КРОССОВЕР СТАЛ СЛИШКОМ ЦИФРОВЫМ. ТЕ, КТО УСПЕЛ ЗАРАБОТАТЬ НА НЕГО, УЖЕ НЕ ТАК МОЛОДЫ.

ВЕРДИКТ

8,8

Q7 ВЕЛИКОЛЕПЕН. ОН САМ ЭТО ЗНАЕТ И ДЕМОНСТРИРУЕТ ВСЕМИ ИЗГИБАМИ ФУНДАМЕНТАЛЬНОГО КУЗОВА. НАСТОЛЬКО ПРАВИЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ, ЧТО МНЕ СТЫДНО ПРИЗНАТЬСЯ, ЧТО ОН МНЕ «НЕ ЗАШЕЛ». ОН УЖЕ СЛИШКОМ «ЦИФРОВОЙ», А Я – ЕЩЕ «ЛАМПОВЫЙ». МОЖЕТ БЫТЬ, ИНОГДА НЕМЦЫ ПЕРЕГИБАЮТ ПАЛКУ С ПРОГРЕССИВНОЙ ЭЛЕКТРОНИКОЙ?

JAC MOTORS
ЭВОЛЮЦИЯ
СТИЛЯ
Телефон горячей линии: 8 800 600 70 79
www.jaccar.ru
Реклама

СРАВНЕНИЕ OPEL GRANDLAND X ПРОТИВ PEUGEOT 3008

КАКАЯ РАЗНИЦА?

▢ **OPEL GRANDLAND X ЦЕНА:** ОТ 1 999 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2020 Г.
▢ **PEUGEOT 3008 ЦЕНА:** ОТ 1 939 900 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2017 Г.

OPEL GRANDLAND X ПОСТРОЕН С PEUGEOT 3008 НА ОДНОМ ШАССИ, ПОЭТОМУ НАШЕ ЖЕЛАНИЕ СРАВНИТЬ ДВЕ ЭТИ МОДЕЛИ ВПОЛНЕ ПРЕДСКАЗУЕМО. НА ПОВЕРКУ ЭТИ КРОССОВЕРЫ ОКАЗАЛИСЬ ОЧЕНЬ НЕПОХОЖИМИ ДРУГ НА ДРУГА. КАК ТАК? СЕЙЧАС ОБЪЯСНИМ ▢ МАКСИМ ФЕДОРОВ ▢ ФОТО АВТОРА И СТАНИСЛАВА ШУСТИЦКОГО

ЕСЛИ БЫ КОНЦЕРН PSA Peugeot Citroen в свое время не задружился с General Motors и они не решились на совместный выпуск кроссоверов, то не видать нам Grandland X в России как собственных ушей. Ведь уход немецкой марки из нашей страны в 2016-м, как и срыв сделки по ее покупке «Сбербанком» в 2009 году, — это чистой воды политика. Боссы из GM испугались, что их обвинят в передаче недружественному государству своих ноу-хау, поэтому они готовы были потерять миллионы долларов на закрытии завода под Питером и выплатить солидную неустойку «Сберу», лишь бы не потерять еще больше при разборках с американскими контролирующими органами. И даже теперь, когда Opel перешел к PSA Peugeot Citroen, отголоски этой истории дают о себе знать. По соглашению с GM, французам дозволено продавать в России только те модели, которые не несут в себе американских технологий.

К счастью, таких моделей у Opel целых две — помимо Grandland X совместно с французами они разрабатывали компактный кроссовер Crossland X, и его появление в России, причем уже в обновленном варианте, не за горами. Ну а там недолго ждать полностью «офранцуженного» Mokka нового поколения и другие новинки, построенные уже без участия американцев. Но пока это все в планах, а реально сейчас у российских дилеров Opel можно купить только одну легковую модель (большой микроавтобус Zafira Life — это уже коммерческий транспорт), с которой мы знакомились дважды. В прошлом году мы протестировали Grandland X на его родине, а этим летом — испытали машину в России. И вот, наконец, настал черед сравнить этот кроссовер с соплатформенным Peugeot 3008. Сравнение принесло нам много любопытных открытий.

ОНИ ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ОДИНАКОВЫЕ?

Честно признаюсь, когда я впервые познакомился с Opel Grandland X, я был уверен, что немцы не взяли от французского исходника ничего, кроме переднеприводной «тележки» EMP2 с бензиновым турбомотором 1.6 THP (в отличие от Peugeot 3008, дизель для этого кроссовера в России не предлагают). Сколько я ни копался в машине, пытаясь найти «французский след», мне это так и не удалось. И речь даже не про дизайн кузова или салона, где нет ни одной детали, которая намекнула бы на сходство моделей. Даже под капотом, где на навесном оборудовании мотора, а также шлангах и жгутах электропроводки обычно можно найти логотип автомобильной марки, висели нейтральные этикетки производителей компонентов. Единственный логотип PSA обнаружился только на автомате Aisin. И все!

И лишь поставив два автомобиля рядом, можно увидеть, что общего у них гораздо больше, чем кажется. Словно на опущенной в лоток с проявителем фотографии, на тво-

СРАВНЕНИЕ OPEL GRANDLAND X ПРОТИВ PEUGEOT 3008

1 Подвеска «француза» более энергоемкая, при этом управляется он не хуже «немца».
2 За доплату в 3008-й можно поставить сиденья с массажером.
3 Высоко посаженная электронная приборная панель всегда в поле зрения водителя.

жать довольно долго, и он, по моим прикидкам, будет включать как минимум 50% общих деталей.

Обхожу машины сзади, открываю багажники и… та же картина! Внутри вообще нет никаких отличий — ни по форме, ни по содержанию отсеков. Проушины для крепления багажа, лампа подсветки, выемки на пластиковой обивке, рукоятки для дистанционного складывания спинок — все совпадает до мелочей. Под регулируемым по высоте полом и там, и там докатка со встроенными в диск пластиковыми органайзерами под инструмент. Все настолько одинаково, что даже непонятно, почему на бумаге багажники кроссоверов немного отличаются в объеме — причем у Peugeot он больше в обычном варианте, а у Opel — при сложенных спинках заднего дивана. Возможно, это объясняется отличиями в габаритах кузова: «француз» на 1,5 см выше, а «немец» на столько же шире. Но разница эта так незначительна, что в реальности вы ее вряд ли заметите.

PEUGEOT 3008 ОТ 1 939 900 ₽

ВОЖДЕНИЕ
Отличное сочетание управляемости и комфорта. В режиме «Спорт» дизель везет на все деньги.
9

САЛОН
Однозначно самый стильный и оригинальный в классе, и при этом удобный. А еще французы не сэкономили на отделке.
9

КОМФОРТ
Явный прокол – это отсутствие подогревов и USB для задних пассажиров.
8

БЕЗОПАСНОСТЬ
«Пассив» на уровне, но систем активной безопасности, по современным меркам, маловато.
7

их глазах начинают проступать детали, глядя на которые не остается никаких сомнений в глубоком родстве этих моделей. Подкапотное пространство — будто под копирку. До последнего винтика и сварного шва у «Грандленда» здесь все то же самое, что и у 3008-го, с единственной поправкой на разные двигатели, так как на тестовом «французе» стоял дизель. Хотя сами капоты отличаются по форме, их крепления идентичны. Одинаковые поводки стеклоочистителей, номера тормозных колодок, шины, дверные замки… Список можно продол-

А В ЧЕМ ТОГДА РАЗНИЦА?

Что вы никогда не перепутаете, так это салоны этих моделей. Они получились абсолютно разными, и по дизайну, и по наполнению. Grandland X — это классический «Опель» в том виде, каким мы его потеряли в 2016 году. Те, кто еще помнит «Астры» питерской сборки, смогут проникнуться ностальгией, так как увидят в новинке знакомые черты. И это неудивительно, ведь кроссовер был представлен в 2017-м, а его разработка началась как минимум на три года раньше, поэтому в него закладывались те же дизайнерские идеи, что и в актуальную на тот момент линейку «Опелей».

Однако старое не значит плохое. Многие любят классику и не любят модерн, и для них такой кроссовер просто подарок. Вместо новомодного электронного джойстика трансмиссии — привычная «кочерга» автомата с механизированным приводом. Вместо виртуальных приборов — хорошо читаемые аналоговые шкалы, а вместо сенсорных кнопок климат-контроля — привычные крутилки. Интерьер здорового человека! Кстати о здоровье: в топовой комплектации здесь стоят анатомические передние кресла, сертифицированные немецкой ассоциацией ортопедов. На поверку — сиденья как сиденья, хотя и удобные, да еще и с вентиляцией — у Peugeot такого нет. Как нет и систем слежения за слепыми зонами и рядностью или считывания дорожных знаков, хотя последняя срабатывает через раз.

Зато 3008-й на фоне «Грандленда» выглядит как кос-

4 Немцы настроили французское шасси на свой лад, сделав подвеску более жесткой.
5 Аналоговые шкалы просты, привычны и понятны.
6 В «топе» передние сиденья оснащены вентиляцией, а подогревы и спереди, и сзади есть уже в «базе».

OPEL GRANDLAND X ОТ 1 999 000 ₽

ВОЖДЕНИЕ
Рулится по-немецки четко, но не любит ямы и «лежачих полицейских». К мотору и АКП нет вопросов.
8

САЛОН
Все тот же «Опель», каким мы его помним до 2016 года. Из нового только Apple CarPlay.
8

КОМФОРТ
Конструкторы забыли, что за пределами Германии бывают плохие дороги. Но о русских холодах помнят: подогревы всего и вся есть уже в «базе».
8

БЕЗОПАСНОСТЬ
Помимо штатных 6 эйрбэгов в «топе» есть система распознавания знаков, слежения за слепыми зонами и контроля полосы.
9

СРАВНЕНИЕ OPEL GRANDLAND X ПРОТИВ PEUGEOT 3008

3 Багажники абсолютно идентичны, хотя заявленный объем у «Пежо» на 6 л больше.
4 Кнопка открывания багажника и камера заднего вида немецкого кроссовера находятся ниже, чем у французского, и пачкаются сильнее.

мический крейсер из будущего. Хотя они и одногодки, смотрится французский кроссовер так, словно опередил немецкого родственника в развитии минимум на одно поколение. Недаром в Европе этот кроссовер Peugeot лидирует по продажам в своем сегменте: по дизайну салона конкуренты в сравнении с ним смотрятся откровенно бледно. И несмотря на то что никаких дорогостоящих решений французы не применяли, удачное сочетание формы и фактур материалов интерьера (тканевые вставки на торпедо и дверях очень к месту) даже по прошествии трех лет смотрится актуально.

1 Из-за светлого потолка и панорамной крыши салон «Опеля» обманчиво кажется более просторным.
2 Сзади оба кроссовера имеют практически ровный пол и достаточно места для ног.

Идея с высокой центральной консолью, которая разделяет кокпит Peugeot 3008, как в гоночном болиде, однозначно удалась. Вопреки ожиданиям, такая компоновка не съедает пространство, но при этом поднимает эргономику водительского места на новый уровень. Маленький руль — еще одно эргономическое чудо. Им не только удобно управлять, он еще и физически занимает мало места — проще пристроить колени или выходить из-за руля. Да и смотреть на приборы не через обод руля, а над ним, тоже оказалось удобно: электронная приборная панель находится почти у лобового стекла, так что здесь и проекционный дисплей особо не нужен.

В том, что касается простора на заднем ряду, победителей или проигравших не назовем. Обе модели обеспечивают неплохой комфорт даже для рослых седоков, а отсутствие центрального тоннеля позволяет назвать задний ряд трехместным не только для галочки. Отличия — только в системах комфорта. Так, у Peugeot нет обогрева заднего ряда сидений, который у Opel входит в стандартную комплектацию. И еще у немецкой модели сзади есть USB-зарядка, а у французской — только гнездо прикуривателя.

КАК ОНИ ЕДУТ?

Что удивительно, по-разному. Несмотря на одинаковое шасси, настройки (как и колея) отличаются. Подвеска «Опеля» жестче, она явно «заточена» под немецкие автобаны, и при проезде неровностей это ощущается. Перед «лежачими полицейскими» приходится гасить скорость до минимума, чтобы не ощутить «пинок». В качестве компенсации автомобиль награждает водителя отличной управляемостью. Но последнее вполне ожидаемо, а вот чего никак не ожидаешь, так это того, что при гораздо более комфортных настройках подвески кроссовер «Пежо» управляется ничуть не хуже! Возможно, в предельных режимах эти кроссоверы поведут себя по-разному, но в обычной жизни это никак не проявляется.

Grandland X оснащен единственно доступным для него бензиновым турбомотором, а тестовый 3008-й был с дизелем. Несмотря на одинаковую мощность, подавляющее превосходство в тяге последнего дает о себе знать каждый раз, когда нажимаешь на педаль газа на светофоре. Если же еще нажать кнопку Sport, то в Peugeot словно вселяется дьявол! Машина рычит и бросается вперед, как настоящий спорткар, — такого эффектного спортрежима вы не встретите ни в одном однокласснике 3008-го. При этом на бумаге по разгону до сотни дизельный кроссовер даже немного проигрывает бензиновому. Это к вопросу о том, что указанные в ТТХ данные зачастую расходятся с нашими субъективными оценками. Но здесь все объясняется просто: мы оценивали разгонную динамику в городском трафике, а не на полигоне. Если же делать замеры не 0–100 км/ч, а 0–80 км/ч, то результат будет другим.

5 6 Камеры кругового обзора передают размытую картинку.

БАНК ДАННЫХ

Дорожный просвет «Опеля» меньше на 4 см, хотя это и не бросается в глаза.

«Пежо» тяжелее за счет дизельного двигателя.

Солярки в городе действительно **расходуется меньше,** чем бензина, но не настолько.

	OPEL GRANDLAND X	PEUGEOT 3008
ГАБАРИТЫ, ВЕС		
Длина, мм	4477	4447
Ширина, мм	1856	1841
Высота, мм	1609	1624
Колесная база, мм	2675	2675
Клиренс, мм	180	219
Снаряженная масса, кг	1435	1575
Полная масса, кг	1980	2050
Объем багажника, л	514/1652	520/1482
Объем топливного бака, л	53	53
ДИНАМИКА, ЭКОНОМИЧНОСТЬ		
Максимальная скорость, км/ч	201	200
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,5	9,6
Расход топлива, л/100 км:		
городской цикл	10,1	5,5
загородный цикл	5,7	4,4
смешанный цикл	7,3	4,8
ТЕХНИКА		
Тип двигателя	бензиновый, турбированный, 4-цилиндр.	дизельный, турбированный, 4-цилиндр.
Рабочий объем, см³	1598	1997
Мощность, л. с. при мин⁻¹	150 при 6000	150 при 4000
Крутящий момент, Нм при мин⁻¹	240 при 1400	370 при 2000
Трансмиссия	автоматическая, 6-ступенчатая	автоматическая, 6-ступенчатая
Привод	передний	передний
Передняя подвеска	независимая	независимая
Задняя подвеска	полузависимая	полузависимая
Тормоза (передние/задние)	дисковые	дисковые
Размер шин	225/55R18	225/55R18
ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ*		
Транспортный налог, ₽	5250	5250
ТО-1/ТО-2, ₽	12 500 / 18 300	14 000 / 22 900
ОСАГО, ₽	6325	6325
Каско, ₽	62 500	70 400

* Транспортный налог в Москве. ТО-1/ТО-2 – по данным дилера. Каско и ОСАГО – из расчета 1 водитель мужского пола, холост, возраст 30 лет, водительский стаж 10 лет.

АВТОМОБИЛИ ПРЕДОСТАВЛЕНЫ КОМПАНИЯМИ: PEUGEOT 3008 – «АВТО ПРЕМИУМ», OPEL GRANDLAND X – «ЕВРОСИБ».

	Opel Grandland X	Peugeot 3008
Вождение	8	9
Салон	8	9
Комфорт	8	8
Безопасность	9	7
ФИНАЛЬНЫЙ РЕЙТИНГ	8,3	8,3

ВЕРДИКТ

ИЗ ОДНИХ И ТЕХ ЖЕ КОМПОНЕНТОВ PEUGEOT И OPEL УДАЛОСЬ ПОСТРОИТЬ ДВА АБСОЛЮТНО НЕПОХОЖИХ КРОССОВЕРА. 3008-Й И GRANDLAND X ПО-РАЗНОМУ ВЫГЛЯДЯТ И ЕДУТ, ОТЛИЧАЮТСЯ ПО НАПОЛНЕНИЮ ОПЦИЯМИ И ДАЖЕ СОБИРАЮТСЯ В РАЗНЫХ СТРАНАХ. ПРИ ЭТОМ ОНИ ОТЛИЧНО ДОПОЛНЯЮТ ДРУГ ДРУГА, ТАК КАК АДРЕСОВАНЫ РАЗНЫМ КАТЕГОРИЯМ ПОКУПАТЕЛЕЙ.

СРАВНЕНИЕ HYUNDAI SONATA, KIA K5 И TOYOTA CAMRY

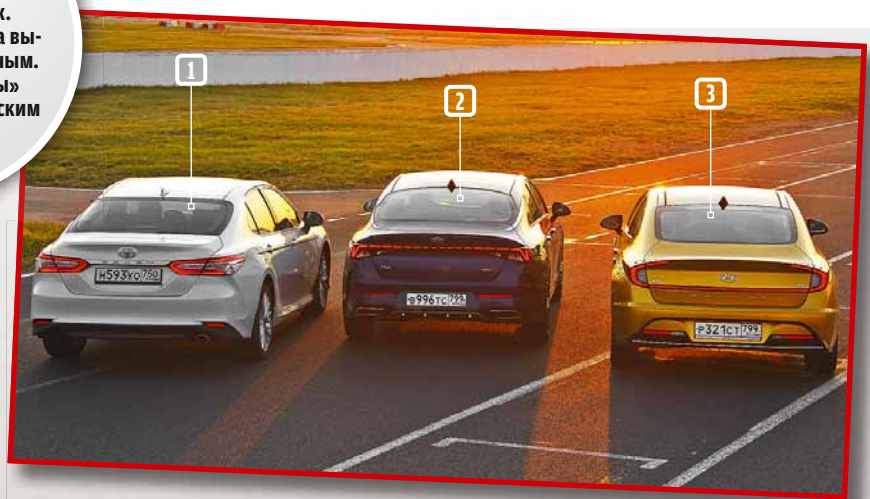
ДВОЕ НА ОДНОГО

▢ **HYUNDAI SONATA ЦЕНА:** 2 169 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2019 Г.
▢ **KIA K5 ЦЕНА:** 2 229 900 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2020 Г.
▢ **TOYOTA CAMRY ЦЕНА:** 2 382 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2018 Г.

СОПЕРНИЧЕСТВО ДВУХ СОПЛАТФОРМЕННЫХ МАШИН – ЭТО ВСЕГДА ИНТЕРЕСНО. ОСОБЕННО ЕСЛИ КОМПАНИИ НЕ ПРОСТО НАВЕШИВАЮТ РАЗНЫЕ ЭМБЛЕМКИ НА ОДИН И ТОТ ЖЕ КУЗОВ, А ВСЕРЬЕЗ ВКЛАДЫВАЮТСЯ В ДИЗАЙН И ТЕХНОЛОГИИ. НО ЕЩЕ ИНТЕРЕСНЕЕ, ЕСЛИ К ТАКОМУ ДУЭТУ ДОБАВИТЬ CAMRY. УЧАСТИЕ TOYOTA В ЛЮБОМ СРАВНЕНИИ ВСЕГДА ДОБАВЛЯЕТ ГРАДУСА

▢ ИГОРЬ СИРИН ▢ ФОТО ЕВГЕНИЯ МИХАЛКЕВИЧА

1 Camry за 2 года на рынке уже примелькалась на дорогах.
2 Стилистически Kia вышел более динамичным.
3 Дизайн «Сонаты» получился классическим азиатским.



НА ПАРКОВКЕ НЕПОДГОТОВЛЕНный человек не заметит родства Hyundai Sonata и Kia K5. Да, у них похожие силуэты, но мало ли такого. При этом ни одной общей кузовной детали, и даже моторы хоть немного, но отличаются. Появившаяся два года назад Camry тогда произвела фурор, но сейчас мы к ней почти привыкли и на фоне «корейцев» она ощущается более классической и выдержанной, почти как хороший виски. «Корейцы», бесспорно, ярче. У Kia K5 очень интересные росчерки на фарах, эффектная корма и у него единственного из троицы есть нечто похожее на диффузор под бампером. Разумеется, это не про аэродинамику, но шарма добавляет. Sonata, напротив, более округлая, с очень интересными диодными ходовыми огнями спереди и единым задним габаритным огнем.

Но о вкусах не спорят, а вот о динамике разгона можно подискутировать. На бумаге K5 заметно быстрее своих соперников. До первой «сотни» Kia с мотором 2.5 мощностью 194 л. с. с непосредственным впрыском топлива разгоняется за 8,6 с. Однако наш беспристрастный измерительный прибор не разделил амбиций корейских инженеров. Лучший результат, которого мы смогли добиться на асфальте трассы Мячково, — 10,3 секунды. Проигрыш заявленным данным составил более полутора секунд. Но еще больше мы удивились, когда Sonata показала точно такой же результат. Да, у Hyundai мотор той же серии Smart Stream, но с обыкновенным распределенным впрыском мощностью 180 л. с., и относительно старый 6-ступенчатый автомат против 8-ступенчатой коробки у «Киа». Где обещанное преимущество?

Camry, как и полагается автомобилям Toyota, никуда не торопится. У нее тоже мотор 2.5, который выдает 181 л. с. При этом «японцы» декларируют разгон за 9,9 секунды, а фактически показывают 10,5. Это минимальное отклонение от заводских параметров в рамках нашего теста.

В заездах по кольцу, кроме возможностей мотора, важны настройки шасси и вспомогательной электроники. Нам очень повезло, что все три автомобиля оказались «обуты» не только в покрышки одной размерности, но даже одного производителя — Continental. Как и следовало ожидать, корейские братья едут очень похоже. Разница лишь в более строгой настройке ESP на Kia K5. При атаках поребриков и знакопеременных нагрузках электроника на некоторое время просто убирает тягу с колес. Кажется, водителю хватит времени выйти на улицу и слегка подтолкнуть машину. При этом ни у «Камри»,

ни у «Сонаты» на этих же виражах таких проблем не было. Но еще большим сюрпризом стала более высокая скорость «Тойоты» на фоне «корейцев». В активе у «Камри» более широкая колея и лучшая настройка шасси. При спокойной езде «японка» заметно комфортнее и кажется более валкой. Но стоит заложить вираж покруче, и Camry собирается. Ей далеко до точности Mazda6, но «корейцев» она обходит уверенно. На коротком кольце за минуту Toyota стабильно «привозит» соперникам не меньше полсекунды.

Однако гонки для седанов — уже пройденный этап. Это раньше сегмент D считался семейным и у многих моделей были заряженные версии. Сейчас это почти бизнес-класс, и внимания к комфорту задних пассажиров тут едва ли не больше, чем к удобству водителя. У Camry предусмотрена даже электрорегулировка угла наклона спинки. Диапазон регулировки невелик, но статус поднимает. Также в центральный подлокотник встроен сенсорный блок управления климатом, музыкой и задней шторкой. У «корейцев» такой роскоши пока нет, зато на спинке переднего пассажирского кресла есть клавиши, чтобы сидящий сзади мог сдвинуть его вперед и выиграть себе места для ног. Хотя и без этого у Kia и Hyundai места для коленей немного больше, чем в «Камри». А вот по запасу над головой лидирует Toyota. Кому что важнее, решайте сами, но человек ростом 180 см во всех трех автомобилях усаживается «сам за собой» с хорошим запасом.

HYUNDAI SONATA 2 169 000 ₽

1 Клавиши вместо селектора автомата требуют привыкания, но в них есть изюминка.
2 Полностью цифровая панель приборов имеет необычную компоновку, стрелки движутся навстречу друг другу.
3 Двухцветный дизайн салона – здорово украшает интерьер.

Успели подумать, что «корейцы» сзади совершенно неотличимы? Это близко к правде, но не совсем. У «Сонаты», как и у Camry, предусмотрены шторки на боковых дверях, а у «Киа» их нет даже за доплату. Мелочь, а акценты расставляет. Зато у K5 очень эффектная подсветка салона. Не просто диодные полоски, а красивый светящийся рисунок, причем на выбор есть самые разные цвета. С точки зрения подсветки салона Toyota явный аутсайдер.

Если большой босс решит устроиться на переднем кресле, у «корейцев» есть специальная кнопка, нажатием на которую можно выставить максимально расслабляющую посадку. Причем нажать ее может как сам пассажир, так и заботливый водитель.

По багажникам корейские седаны абсолютно идентичны. Коврик из K5 укладывается в «Сонату» практически идеально. В заявленные 510 литров объема поверить несложно, а вот воспользоваться им затруднительно. Ширина проема

ВОЖДЕНИЕ
Атмосферный 180-сильный мотор едет ровно как того ожидаешь. Динамики вполне хватает.
8

САЛОН
Обилие цифровых экранов и кнопочный селектор задают высокую планку, однако материалы отделки не идеальны.
9

КОМФОРТ
Места сзади с большим запасом, но шумоизоляции явно немного, гул от дороги здорово досаждает.
8

БЕЗОПАСНОСТЬ
Адаптивный круиз с функцией слежения за разметкой фактически исполняет функцию автопилота.
10

ВОЖДЕНИЕ
От мотора мощностью 194 л. с. и 8-ступенчатого автомата ждешь хорошей динамики, а она ровно на уровне «Сонаты».
9

САЛОН
Обилие цифровых «плюшек» соседствует с жестким пластиком отделки передней панели.
9

КОМФОРТ
По количеству электроники и запасу места для ног K5 – очень комфортный автомобиль, но настройки шасси и качество отделочного пластика не идеальны.
8

БЕЗОПАСНОСТЬ
Как и Sonata, Kia K5 может похвастать полным набором дорожных ассистентов.
10

минимальна. При таком наклоне заднего стекла логичнее было бы строить не седан, а лифтбек, вроде «Шкоды Суперб». Но тогда бы пострадала и без того неидеальная управляемость. Однако, как ни ругай «корейцев», возможности Camry они гарантированно превосходят. У «Тойоты» заметно выше уровень пола, и потому проигрыш соперникам почти 100 литров. Кроме того, из-за электрорегулировки задних спинок сложить их для перевозки длинномеров не получится. Разумеется, речь не идет о стройматериалах, но покупки из магазина стройматериалов или спортинвентарь рано или поздно возить приходится каждому обладателю седана, и тут Япония аутсайдер. Зато, несмотря на дороговизну, у всех трех соперников под полом багажника прячется полноразмерная запаска на легкосплавном диске. В случае пробоя достаточно будет установить новое колесо, а спущенное убрать в подпол. Для 18-дюймовых шин и российских направлений — идеальное решение.

Но хватит подготовительных процедур. Пора за руль и в город. Именно здесь большую часть времени проведут наши соперники. Для загородных поездок

4 Красивая многоцветная подсветка украшает салон, однако жесткий козырек панели приборов все портит.
5 Цифровая панель приборов сделана качественно, но это скорее игрушка.
6 После «Сонаты» Т-образный селектор кажется простоватым. Лучше бы нефиксируемый селектор от Kia Stinger.

KIA K5 2 229 900 ₽

они не слишком практичны и, как ни странно, шумноваты. На скорости за 100 км/ч общение водителя с задними пассажирами происходит уже на повышенных тонах. И тут сложно выделить кого-то конкретно. Все три автомобиля хочется разобрать и дополнительно обработать шумоизоляцией.

Зато водителя во всех трех машинах окружают электрорегулировки и ассистенты посадки в салон. Только у «корейцев» назад отодвигается сиденье, а в Camry вперед и вверх уходит руль. У Kia и Hyundai такое реализовать невозможно — регулировка колонки механическая.

Но самая главная эмоция от салонов — обилие электроники. Вот тут 2-летний возраст Toyota и в принципе японский консерватизм явно в проигрыше. В топовых комплектациях K5 и Sonata щеголяют цифровыми приборками, огромными экранами мультимедиа и даже камерами заднего вида, которые частично заменяют зеркала. Картинка выводится непосредственно на щиток в правый или левый круг вместо спидометра или тахометра. Решение непривычное и, возможно, даже спорное, но после японской классики очень

СРАВНЕНИЕ HYUNDAI SONATA, KIA K5 И TOYOTA CAMRY

1 Интересный дизайн передней панели уже успел устареть, и экран кажется маленьким.
2 Самый большой сюрприз от Camry – в поворотах она быстрее более жестких «корейцев».
3 Блок управления на заднем диване скорее статусная фишка, чем функция.

в полосе. Последняя у «корейцев» работает немного стабильнее в силу того, что они вышли на 2 года позже. По первый же рестайлинг Camry наверняка восстановит равновесие. Но уже сейчас на этих помощников можно положиться. Они способны замедлить машину в пробке вплоть до остановки и достаточно надежно держат безопасную дистанцию.

Добавив к этому заметно более скромную цену «корейцев», можно предположить, что с большим набором опций и электроники они точно должны вырваться в лидеры. Если выбирать машины только калькулятором — да, но, если сесть за руль и покататься хотя бы вокруг салона, а лучше несколько дней по различным дорогам, картинка может поменяться. Не зря Toyota Camry — давний лидер сегмента, и даже на фоне новеньких Kia и Hyundai она по-прежнему сохраняет статус самого комфортного автомобиля с точки зрения подвески. Прибавьте к этому лучшую из всех трех соперников управляемость — и о скудности электронного оснащения вполне можно забыть. ▢

ВОЖДЕНИЕ
Camry здорово удивила на гоночной трассе и заметно опередила корейские седаны.
9

САЛОН
На фоне «корейцев» Camry уже ощущается немного устаревшей, хотя эргономически к ней сложно придраться.
8

КОМФОРТ
Подвеску «Тойоты» следует отнести в палату мер и весок как эталон комфорта. Она идеально справлятся с нашими дорогами.
10

БЕЗОПАСНОСТЬ
У Camry тоже есть адаптивный круиз-контроль, но нет той точности и стабильности, как у Kia и Hyundai .
9

TOYOTA CAMRY 2 382 000 ₽

интересное. Друзья и коллеги по работе будут в шоке. Цифровые зеркала заднего вида в серийном производстве есть разве что у Audi e-tron, а тут у «корейцев», да ценой лишь немногим более 2 миллионов рублей.

Еще одна инновация — селектор автомата в «Сонате». Вместо традиционной рукоятки здесь кнопки. Как когда-то у советской «Чайки» ГАЗ-13, но на новом технологическом уровне. Клавиши исключают случайное переключение с «Драйва» на «Реверс» на ходу и позволяют немного выиграть пространство на центральном тоннеле.

Разумеется, в богатых комплектациях у всех трех соперников есть обогрев сидений для всех обитателей салона, а передние кресла еще и вентилируются. В жаркую погоду настоящая роскошь. А вот на чем корейцы сэкономили, так это на клавишах стеклоподъемников. Автоматические режимы имеют только передние двери, тогда как в «Камри» можно в одно касание поднять или опустить любое стекло. Зато, при всем желании, в «Тойоту» невозможно заказать стеклянную крышу, а у «корейцев» она доступна. Причем небо могут наблюдать все обитатели салона, как спереди, так и сзади.

По наличию вспомогательной электроники между соперниками практически паритет. У всех седанов есть адаптивный круиз-контроль и функция удержания

БАНК ДАННЫХ

Сложно сказать, как это удалось, но **Kia K5 на 5 мм длиннее Hyundai Sonata.**

Фактически **динамика** у трех седанов **очень близкая.**

Kia обещала, что разгон до «сотни» **у K5 будет заметно быстрее.**

Стоимость страховки на Toyota Camry **заметно выше.**

	HYUNDAI SONATA	KIA K5	TOYOTA CAMRY
ГАБАРИТЫ, ВЕС			
Длина, мм	4900	4905	4885
Ширина, мм	1860	1860	1840
Высота, мм	1465	1465	1455
Колесная база, мм	2840	2850	2825
Клиренс, мм	155	155	160
Снаряженная масса, кг	1416	1575	1555
Полная масса, кг	1977	1990	2030
Объем багажника, л	510	510	469
Объем топливного бака, л	60	70	60
ДИНАМИКА, ЭКОНОМИЧНОСТЬ			
Максимальная скорость, км/ч	210	210	210
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,2	8,6	9,9
Расход топлива, л/100 км:			
городской цикл	8,4	10,1	11,5
загородный цикл	6,2	5,4	6,4
смешанный цикл	7,4	7,1	8,3
ТЕХНИКА			
Тип двигателя	бензиновый, 4-цилиндровый	бензиновый, 4-цилиндровый	бензиновый, 4-цилиндровый
Рабочий объем, см³	2497	2497	2494
Мощность л. с. при мин⁻¹	180/6000	194/6100	181/6000
Крутящий момент Нм при мин⁻¹	232/4000	246/4000	231/4100
Трансмиссия	автоматическая, 6-ступенчатая	автоматическая, 8-ступенчатая	автоматическая, 6-ступенчатая
Привод	передний	передний	передний
Передняя подвеска	McPherson	McPherson	McPherson
Задняя подвеска	многорычажная	многорычажная	многорычажная
Тормоза	дисковые	дисковые	дисковые
Размер шин	235/45R18	235/45R18	235/45R18
ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ*			
Транспортный налог, ₽	9000	9700	9050
ТО-1/ТО-2, ₽	17748 / 20117	10232 / 11532	12688 / 14828
ОСАГО, ₽	6201	6201	6201
Каско, ₽	106 922	150 357*	72 081

* Транспортный налог в Москве. ТО-1/ТО-2 – по данным дилера. Каско и ОСАГО – из расчета 1 водитель мужского пола, холост, возраст 30 лет, водительский стаж 10 лет.
** При условии установки спутниковой противоугонной системы.

	Hyundai Sonata	Kia K5	Toyota Camry
Вождение	8	9	9
Салон	9	9	8
Комфорт	8	8	10
Безопасность	10	10	9
ФИНАЛЬНЫЙ РЕЙТИНГ	8,8	9	9

СМОТРИ ВИДЕО

НАШ ВЕРДИКТ

ВОПРЕКИ ОЖИДАНИЯМ, ПАРА КОРЕЙСКИХ СЕДАНОВ НА НОВОМ МОДУЛЬНОМ ШАССИ И С НОВЫМ ПОКОЛЕНИЕМ ДВИГАТЕЛЕЙ НЕ СМОГЛА РАЗОРВАТЬ В КЛОЧЬЯ CAMRY. ОНА ВЫШЛА 2 ГОДА НАЗАД И В РОССИИ ПРОДАЕТСЯ С МОТОРАМИ ПРОШЛОГО ПОКОЛЕНИЯ. ДА, HYUNDAI И KIA ВЫРВАЛИСЬ ВПЕРЕД В ЧАСТИ ЭЛЕКТРОННОГО ОСНАЩЕНИЯ, НО НАД ЕЗДОВЫМИ ПОВАДКАМИ КАК В ЧАСТИ ДРАЙВА, ТАК И КОМФОРТА ИМ ЕЩЕ ПРЕДСТОИТ ПОРАБОТАТЬ.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ LEXUS RX 450H. ЧАСТЬ 1

МИР КИТОВЫХ ПЕСЕН

LEXUS RX 450H ЦЕНА: ОТ 3 569 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2019 Г.

ТЯЖЕЛАЯ ДВЕРЬ ПЛОТНО ЗАКРЫЛАСЬ ЗА МНОЙ, ОТРЕЗАВ УЛИЧНЫЙ ШУМ. АГРЕССИВНЫЙ С ВИДУ ЗВЕРЬ ДРУЖЕЛЮБЕН, КАК ПЛЮШЕВЫЙ МЕДВЕДЬ. МЯГКИЕ ШИРОКИЕ КОЖАНЫЕ КРЕСЛА, МНОГО ДЕРЕВА И УЮТА. ДОТЯГИВАЮСЬ ДО КНОПКИ ПУСКА МОТОРА. ЩЕЛК! – И ЗАИГРАЛИ КРАСКАМИ ПРИБОРНАЯ ПАНЕЛЬ С ШИРОКИМ ДИСПЛЕЕМ, КРЕСЛО И РУЛЬ НАСТРОИЛИСЬ ПО МОИМ МЕРКАМ, ВКЛЮЧИЛСЯ ОБОГРЕВ. ПЕРЕВОЖУ РЫЧАГ КОРОБКИ В «ДРАЙВ», И ГИБРИДНЫЙ LEXUS RX 450H ВЫЕЗЖАЕТ С ПАРКОВКИ В ПОЛНОЙ ТИШИНЕ

▢ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ ▢ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА

КАЗАЛОСЬ БЫ, РАНО ИЛИ поздно это должно приесться. Но на протяжении более чем месяца, что Lexus RX 450h находился в моем попечении, я каждый день кайфовал от передвижения в режиме EV. Есть в этом какое-то особенное наслаждение, когда заезжаешь в свой спальный микрорайон только под шелест шин Dunlop и легкое гудение двух электромоторов, которое слышно только с опущенным окном. Естественно, я его опускал.

«Отчего столько восторга? Ты же недавно ездил на полностью электрическом Audi e-tron!» — возразите вы. Да! И не только на e-tron. Porsche Taycan, Jaguar I-Pace, гибридный Lexus UX, плагин-гибридный Range Rover… Список можно продолжать долго. Но, если помните, я назвал e-tron самым логичным Audi из всех моделей компании! Здесь то же самое, только в уменьшенном масштабе: RX 450h — самая логичная модель в семействе RX.

И раньше Lexus RX мог похвастать хорошей шумоизоляцией, а с переработанной в рамках рестайлинга в 2019 году подвеской в поступи появилось благородство. Больше нет раздражающих амплитудных колебаний задних колес при проезде крупных неровностей вроде «лежачих полицейских» и отдающихся в руле вибраций неподрессоренных масс. Кроссовер стал собраннее, плотнее и, как следствие, комфортнее. В свою очередь, гибридная силовая установка — финальный штрих, добавляющий тишины и эластичности. Так что вместо загорающейся на 12,3-дюймовом тачскрине медиацентра надписи LEXUS я бы смело прописал «Добро пожаловать в мир китовых песен и чайных свечей на лилиях!»

За тишину и экономию топлива здесь отвечает тандем из электромоторов на каждой оси мощностью 123 и 50 кВт соответственно. За динамику — бензиновый V6 объемом 3,5 литра. За эластичность ускорений — вариатор. Плюс спереди установлен мотор-генератор, а под задним диваном расположилась никель-металл-гидридная батарея, энергия в которой восполняется при движении накатом, торможении или от ДВС. Нет необходимости бегать с проводами в поисках розетки, как с плагин-гибридами.

1 Цветовая палитра кузова насчитывает 10 оттенков. Базовый окрас – черный. Доплата за металлики от 76 000 до 114 000 рублей.
2 12,3-дюймовый дисплей теперь сенсорный, но основное управление медиацентром производится через спорный фирменный тачпад.

Суммарная отдача силовой установки — 313 сил и 335 Нм крутящего момента. С нуля до 100 км/ч этот почти 2,2-тонный кроссовер разгоняется за 7,7 секунды. Весьма неплохо! Но должен вас предупредить, что если на каждом светофоре стараться воспроизвести заявленную динамику, то вся история про тишину и экономию улетает через трубу вместе с выхлопом.

Как и в случае с самозаряжающимся гибридным UX 250h, к управлению тягой в RX 450h надо адаптироваться. Причем как физически, так и психологически. Аккуратно нажимаем на правую педаль, и кроссовер плавно начинает набирать скорость, оставляя бензиновый мотор в спячке. Следя за индикатором работы си-

ЭКСПЛУАТАЦИЯ LEXUS RX 450H. ЧАСТЬ 1

1 Гибридный Lexus RX 450h представлен в России в единственной топовой комплектации Luxury за 6 033 000 рублей. Наш тестовый автомобиль дороже на 76 000 рублей – доплата за цвет «коричневый металлик».

LEXUS RX 450H AWD

Габариты	4890x1895x1705 мм
База	2790 мм
Снаряженная масса	2175 кг
Полная масса	2715 кг
Клиренс	195 мм
Объем багажника	506-1579 л
Объем топливного бака	65 л
Двигатель	гибрид бензиновый, V6, 3456 см³; два синхронных электромотора переменного тока, суммарная отдача – 313 л. с. и 335 Нм
Трансмиссия	вариатор, привод полный
Размер шин	235/55R20
Динамика	200 км/ч; 7,7 с до 100 км/ч
Расход топлива	5,3 л на 100 км в смешанном цикле

ловой установки, который занимает место «колодца» тахометра, и массируя правую педаль, можно двигаться только на электротяге вплоть до 74 км/ч. Дальше уже только в связке с бензиновым двигателем. ДВС, кстати, подключается и отключается практически незаметно. На малых оборотах его работу выдает только шкала тахометра на проекции на лобовом стекле. А на высоких добавляется приглушенный характерный рокот V-образной «шестерки».

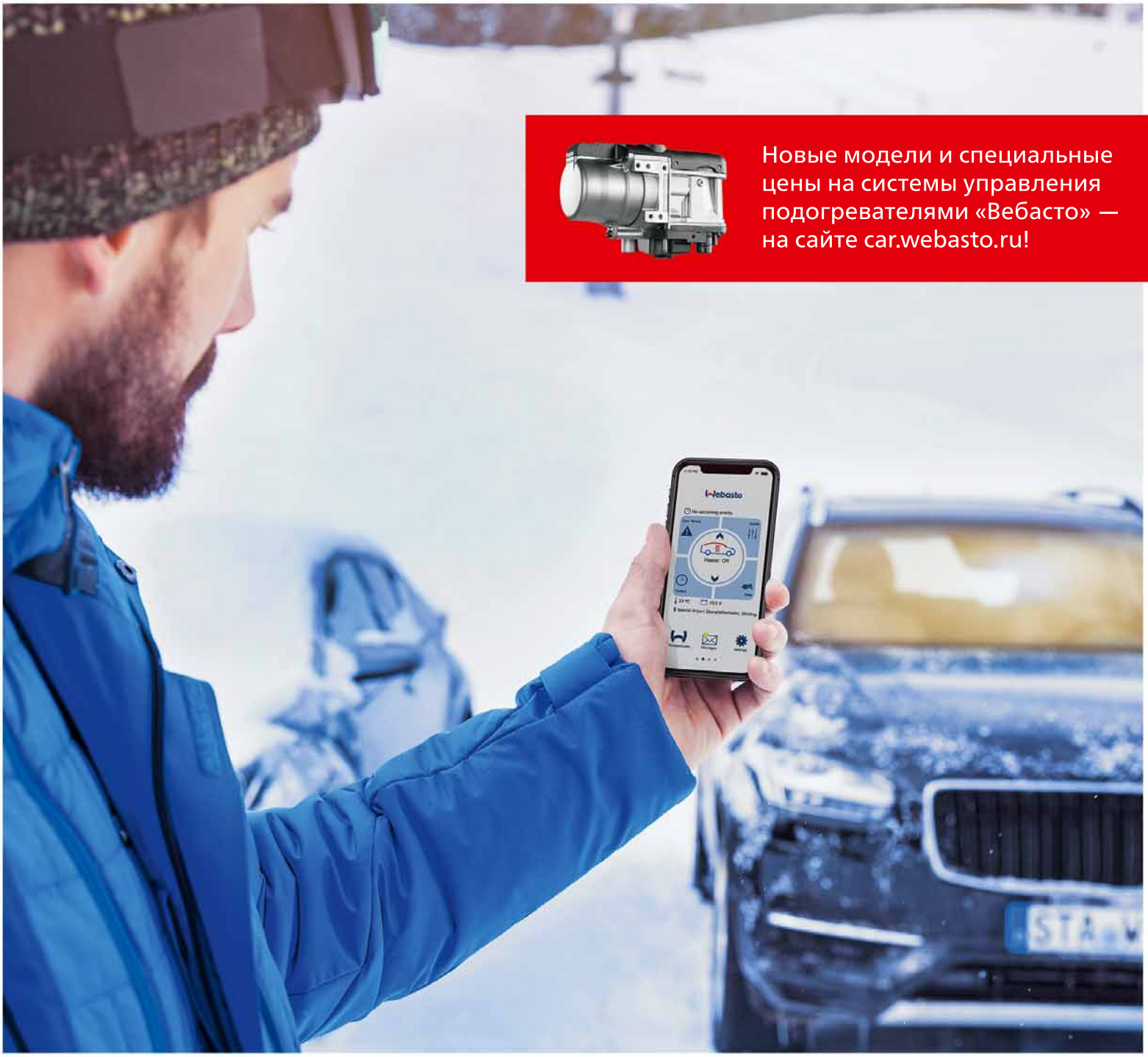
По правде сказать, в хаотичном столичном движении далеко не всегда получается тронуться со светофора используя одни электромоторы. Непременно кого-то будет раздражать тот факт, что вы не стартуете с места под визг покрышек спустя тысячную секунды, как загорелся зеленый сигнал. Зато в пробке при движении 5-25 км/ч катиться на электромоторах легко!

Ради эксперимента, заручившись пофигизмом и спокойствием, в рамках одного дня мне удалось достичь среднего расхода в 6 литров. Но психология жителя мегаполиса взяла свое. Мы подсознательно торопимся и не понимаем, что быстрее доедем лишь до следующего светофора, а не до конечной цели. В итоге в более-менее активной манере езды, с обгонами и неоправданными резкими стартами за прошедший месяц средний расход составил 8,5 литров 95-го. Впрочем, даже этот показатель весьма похвален для 313-сильного кроссовера массой за две тонны.

Но вот прям гонять на RX, несмотря на внушительную энерговооруженность, неприятно. И причина даже не в потреблении топлива. Рушится концепция комфортного автомобиля, в котором можно отдохнуть, пока едешь от работы до дома. Мягкий RX при резких перестроениях начинает покачиваться. При переводе адаптивных амортизаторов в режим Sport+ крены уменьшаются, но RX начинает собирать неровности дорожного полотна, которые до этого игнорировал.

Мало того, инженеры настолько старались развязать руль от вибраций в угоду комфорта, что для уверенных прыжков из ряда в ряд не хватает обратной связи с передними колесами кроссовера. Впрочем, даже для уверенного прохождения виражей на извилистых дорожках Подмосковья хотелось бы более информативный руль.

Так что сбавляем прыть, забываем про режимы Sport и Sport+ и продолжаем еще месяц наслаждаться комфортом — главным достоинством RX 450h. В следующей части пробежимся по салону, проверим, получится ли снизить средний расход, не жертвуя динамикой, вспомним конкурентов и подведем итоги эксплуатации. ▢



Прогретый мотор, теплый салон. В любой мороз!

Предпусковой подогреватель Webasto Thermo Top работает на топливе.
Он прогревает двигатель до рабочей температуры, оттаивает лобовое стекло и обеспечивает тепло в салоне. И все это — до начала поездки, без запуска двигателя!
Подогреватель поможет Вам сэкономить время, нервы, топливо и ресурс мотора.
Сделано в Германии.

8-800-250-19-99 • CAR.WEBASTO.RU

Webasto
Feel the Drive

РЕКЛАМА

ВРЕМЯ ОТКРОВЕНИЙ

LADA VESTA SW CROSS AT ЦЕНА: 1 056 900 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2020 Г.

НЕ ДУМАЛ, ЧТО ТАК СЛОЖИТСЯ, НО... ДОЛЖЕН ПРИЗНАТЬСЯ: ОКАЗЫВАЕТСЯ, Я – ЗЛОСТНЫЙ НАРУШИТЕЛЬ СКОРОСТНОГО РЕЖИМА. ГОНЯЮ СО СКОРОСТЬЮ 62 КМ/Ч ТАМ, ГДЕ КТО-ТО РЕШИЛ ПОСТАВИТЬ ОГРАНИЧЕНИЕ В 40. ИЛИ 72 ТАМ, ГДЕ, ОКАЗЫВАЕТСЯ, МОЖНО ТОЛЬКО 50... ВОЗМУТИТЕЛЬНОЕ ЛИХАЧЕСТВО, КОТОРОЕ ОБОШЛОСЬ МНЕ В ПАРУ ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ

▢ ТЕКСТ ЕВГЕНИЙ ЛИПОВИЦКИЙ ▢ ФОТО АВТОРА И АЛИНЫ ЗОРИНОЙ

ВСЕ МОИ НЕДАВНИЕ ШТРАФЫ за превышение — за вот такие чудовищные цифры. И это не только на «Весте». Весь мой сарказм только к одному: с ограничениями скорости творится полный беспредел. Стандартизации нет, каждая управа ставит знаки как пожелает. Едешь — знаки меняются с калейдоскопической частотой: 60, 70, 50, 70, 90, 50… И так почти на всех направлениях, в городе и за ним.

При этом я всегда думал, что езжу спокойно… Но, как выясняется, есть машины, способные заставить меня проходить виражи на пределе сцепных свойств резины, и их делает Lada.

Вот вам и второе откровение: Vesta SW Cross с вариатором и, казалось бы, «дохлым» 1,6-литровым мотором мощностью 113 л. с. может быть быстрой. Не за счет динамики, увы: ездить чуть быстрее, чем обычно, провоцируют другие факторы. Один из них — отменно настроенное, «всепрощающее» шасси. Точный руль, вполне приличные тормоза, каноническое переднеприводное поведение на грани и за ней.

Другой фактор — прямое следствие первого: «Весту» не жалко. К такому (в хорошем смысле) отношению подталкивают ощущения. Подвеска с хорошим запасом отра-ба-

1

2

3

1 По запасу пространства спереди Vesta – лидер класса. 2 Оранжевого цвета все же слишком много. 3 Считывать показания скорости в солнечный день непросто.

тывает практически любые неровности. Вывести ее из рабочего ритма могут только торчащие из асфальта острые кромки рельсов — в области, согласитесь, это не редкость. Да и то — на красивых 17-дюймовых колесах. Будь профиль чуть повыше, уверен, и рельсы можно было бы преодолевать без опаски за целостность ободов.

Многие скажут: сыграл фактор чужой машины, которую не жалко. Мог бы, если бы за рулем был типичный водитель каршеринга, давящий педаль в пол на каждом светофоре. Я берегу технику всегда, кому бы она ни принадлежала — так меня воспитали и так я воспитываю своих детей. Надо чувствовать, что может машина — тогда не придется тратиться на внеплановый ремонт. Ходовая часть Vesta SW Cross (подчеркну: по ощущениям) сделана с хорошим запасом прочности. В сочетании с приятной управляемостью это провоцирует чуть быстрее проехать по разбитому асфальту или проселку — подвеска гасит колебания, будто была настроена для раллийного «допа».

Дуэт ниссановского мотора H4M и вариатора Jatco JF015E работает… как надо. Не хорошо и не плохо. CVT даже умеет изображать переключение передач, дабы не раздражать водителя протяжным воем мотора на одной ноте. Да, конечно, тяги в 152 Нм мало для того, чтобы чувствовать «запас», но держать бодрый темп возможно. Явным плюсом стоит назвать расход бензина: за месяц он не превысил 8 литров на 100 км.

Вообще, на «Вестах» всех мастей и комплектаций я ездил неоднократно. Но каждый раз не больше недели. В этот раз самая удобная и самая долгожданная комплектация оказалась у меня на месяц, и я, наконец-то, смог ответить на главный вопрос: купил бы я себе такую машину? После настоящей эксплуатации, за время которой я поездил и по городу, и «на дальняк», и поползал там, где большинство уверено, что без полного привода делать нечего, могу ответить примерно так: не исключено, что купил бы.

Точно не в таком цвете: честно говоря, оранжевый поднадоел. Только у меня на тестах это уже пятая оранжевая Lada. Видел на дороге темно-зеленый металлик — он выглядит шикарно. Неплох

ЭКСПЛУАТАЦИЯ LADA VESTA CVT

1 На бездорожье лучше взять с собой трос. 2 Горловина бачка омывайки расположена неудачно. 3 Удобный органайзер под фальшполом есть во всех универсалах Vesta SW.

«мокрый асфальт» или синий, как у другой «Весты», которую мне выдали после «Кросса». В общем, варианты есть.

Мне, определенно, по душе компоновка салона. Посадка за рулем идеальная, на зависть некоторым «азиатам», а вот в эргономике есть огрехи, о которых и я, и мои коллеги уже писали на протяжении всей карьеры «Весты». Сам руль, кстати, теперь обит грубоватым (но с хорошими фрикционными свойствами) кожзамом и оснащен обогревом. Это — несомненный плюс. Но что мешало тольяттинцам сделать другие клавиши стеклоподъемников, которые не впиваются в палец ребром, будто заточенным специально? Да и рабочий ход у этих клавиш меньше, чем хотелось бы. В результате есть ощущение дешевой, копеечной детали. То же справедливо и в отношении блока климат-контроля: кнопочки хлипкие, хрустящие, на всех есть ощутимый люфт. И все тот же, что и раньше, чудовищный дисплей мультимедийки — неконтрастный, вечно бликующий, с путанным меню из начала 2000-х и быстродействием оттуда же.

Зато с обзорностью проблем нет: и дорогу видно хорошо, и зеркала большие. Они, кстати, теперь оснащены электроприводом, который, правда, пока не научился исполнять любимый прием, ради которого его чаще всего заказывают: при запирании машины зеркала не складываются автоматически. Добавить эту «фичу» нетрудно — надо только дописать несколько строк кода и прошить электронный блок управления. Не исключаю, что это сделают в рестайлинговой версии.

В чем Vesta SW хороша, как никто в этом классе, — так это в практичности и организации багажного пространства. Двойное дно с органайзером — гениальный прием, который вазовцы могли спокойно внести в список опций, но щедро предложили в базовой комплектации. Очень полезная штука. Шторка тоже имеется. И лично от меня низкий поклон технологам: я встаю под открытой пятой дверью в полный 198-сантиметровый рост! Во многих, куда более дорогих и престижных кроссоверах, стоящих в пять-шесть раз дороже, я пригибаюсь. Пустячок, а как приятно… Пожалуй, не буду ворчать, что нет электропривода. У Vesta SW Cross и бесключевого доступа пока нет, что ж теперь, не ездить на «Ладах»?

Еще один крайне важный момент для тех, кто любит съезжать с асфальта — легкодоступные буксировочные проушины. Клиренс в 203 мм, конечно, неплохой задел, чтобы объехать некоторые полноприводные кроссоверы иностранного происхождения. Но только по сухому! Я как-то не учел, что дожди прошли буквально на днях, и решил штурмовать достаточно серьезную колею. Если бы солнце простояло еще хотя бы денек, я уверен, что проехал бы без проблем, но… колеса соскочили с ребра и провалились в месиво, покрывшееся коварно внушившей надежду корочкой… Пришлось вытаскивать тросом. Благо, это случилось на территории дачного поселка и соседи, оказывается, всегда возят с собой тросы и шаклы. На всякий случай, думаю, стоит один комплект положить и в багажник «Весты» — как раз под фальшпол, в отделение органайзера. ▢

ЧТО ПОЧЕМ?

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ	
Пробег автомобиля за время теста, км	4500
Средний расход топлива, л/100 км	8,0
Периодичность техобслуживания, км/мес.	15 000 / 12
Стоимость ТО у официального дилера (ТО-1/ТО-2), ₽	8600 / 15 300
Стоимость ОСАГО для данного автомобиля, ₽	7900
Стоимость каско для данного автомобиля, ₽	43 000
Транспортный налог, ₽/год	2825
Стоимость 1 км с учетом пробега 20 000 км в год (топливо, ТО, ОСАГО, каско и транспортный налог), ₽/км	6,79

Реклама. 12+

20 Лет РАДИО ШАНСОН
ВСЁ ОБ АВТОМОБИЛЯХ
НА «РАДИО ШАНСОН»
УТРЕННИЙ ПРОГРЕВ
ПО БУДНЯМ В 8:40
ВЕДУЩИЙ АВТОЖУРНАЛИСТ
ВЛАД БАХМАН
ПО ПОНЕДЕЛЬНИКАМ В 20:00
ВЕЧЕРНИЙ ЗАЕЗД
С ИГОРЕМ СИРИНЫМ И ДМИТРИЕМ МАЛЫГИНЫМ

КАЖЕТСЯ, МНЕ НУЖЕН ПИКАП!

TOYOTA HILUX ЦЕНА: ОТ 2 472 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2015 Г.

ВЕРОЙ И ПРАВДОЙ СЛУЖИЛ ТРУДЯГА TOYOTA HILUX В НАШЕЙ РЕДАКЦИИ НА ПРОТЯЖЕНИИ ДВУХ МЕСЯЦЕВ, ПРОДЕМОНСТРИРОВАВ СВОЮ УНИВЕРСАЛЬНОСТЬ. ПО ИРОНИИ СУДЬБЫ, РАССТАЕМСЯ С НИМ НЕ ТОЛЬКО МЫ, НО И САЛОНЫ ОФИЦИАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ, ГДЕ ЕГО ЗАМЕНИТ ОБНОВЛЕННАЯ МОДЕЛЬ С ФОРСИРОВАННЫМ ДО 200 СИЛ ДИЗЕЛЕМ. НО ПРОСМОТР ОБЪЯВЛЕНИЙ О ПРОДАЖЕ ПОДЕРЖАННЫХ МАШИН ПОКАЗЫВАЕТ, ЧТО ДОРЕСТАЙЛИНГОВЫЕ «ХАЙЛАКСЫ» С ПРОБЕГОМ НЕ ПРОСЕЛИ В ЦЕНЕ. А ЗНАЧИТ, ВЫВОДЫ ПО ИТОГАМ ЭКСПЛУАТАЦИИ АКТУАЛЬНЫ ▢ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ ▢ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА

ЭТОТ ЖЕМЧУЖНО-БЕЛЫЙ Toyota Hilux в уходящей комплектации Exclusive Black за 2 947 000 рублей выручал меня и редакцию на протяжении двух месяцев. Мы перевозили в его кузове шатер с вещами на соревнования «Российской Дрифт Серии», медиапартнером которой является наше издание. Буксировали дом на колесах к Рыбинскому водохранилищу и обратно, перевозили прицеп с моторной лодкой, загружали его дровами и дачно-садовым инвентарем. В общем, тестовый Hilux без дела не прохлаждался и с поставленными целями справлялся на отлично.

1 Салон в топовой комплектации качественно скроен. И не скажешь, что принадлежит утилитарному автомобилю. Поводы для критики дает только устаревший медиацентр дорестайлингового пикапа.

Трудовые выходные и будни работяги в подробностях описаны в первой части эксплуатации. Там же — вполне положительные впечатления о динамике 2,8-литрового 177-сильного (450 Нм) дизеля с 6-ступенчатым автоматом, порицания простенькой мультимедиа и перечисление нюансов владения пикапом в городе. В этой части я уделю внимание затратам на эксплуатацию, конкурентам и, пожалуй, самому важному — «великому и ужасному» грузовому каркасу Москвы.

Долгие годы ограничение движения грузового транспорта в столице являлось камнем преткновения у владельцев пикапов. Ведь даже те среднеразмерные «грузовики», которые таможились под В-категорию прав, имели в ПТС запись «грузовой-бортовой», что причисляло их к грузовому транспорту и обязывало соблюдать рамки каркаса, установленные для грузового транспорта разрешенной максимальной массой более 2,5 тонн. Понятно, что вся идея затевалась во благо — ограничить передвижение фур и убрать их из спальных районов. Но, как это часто бывает в России, автоматом под ограничения попали ни в чем не повинные владельцы пикапов. И ни одно из правительственных ведомств не собиралось урегулировать ситуацию. Даже доводы, что по дорогам свободно передвигаются кроссоверы и внедорожники, превышающие максимальную массу в 2,5 тонны, не помогали.

Что ж, выдыхайте! На официальном сайте ЦОДД черным по белому прописано: «автотранспорту грузоподъемностью более одной тонны запрещено движение в дневное время в пределах Третьего транспортного кольца

ЭКСПЛУАТАЦИЯ TOYOTA HILUX. ЧАСТЬ 2

1 Hilux построен на платформе IMV с рамной конструкцией лестничного типа Heavy Duty.
2 Размеры грузовой платформы примерно стандартны для класса среднеразмерных пикапов с двойной кабиной – 1569x1645x481 мм. Грузоподъемность – 880 кг.

(ТТК) и по ТТК; для грузовых автомобилей с максимальной массой более 12 тонн запрещены въезд и движение днем в пределах МКАД и по МКАД». Таким образом, все среднеразмерные пикапы грузоподъемностью до тонны могут свободно передвигаться по Москве, как и наш Toyota Hilux, который, по бумагам, может принять на борт до 880 килограммов. На практике, конечно же, больше. Задний неразрезной мост, опирающийся на 5-листовые рессоры, выдерживает нагрузку в 1650 кг. Только тссс…

Для автомобиля снаряженной массой в 2,2 тонны Hilux радует умеренным аппетитом солярки. Если не выжимать из 2,8-литровой «четверки» все соки, то взамен он порадует вменяемым расходом — 7–8 литров на трассе и 10–11 в городе. Правда, иногда стучаться правой педалью в пол приходилось. Особенно на обгонах с загруженным кузовом. Но в среднем, по чекам, за два месяца средний расход составил 9,5 литров дизеля.

Наш тестовый Hilux в максимальной комплектации Exclusive Black стоит 2 947 000 рублей. Плюс аксессуары, как, например, алюминиевая роликовая шторка кузова за 194 300 рублей. Опция спорная, так как, с одной стороны, она закрывает вещи от посторонних глаз и снега, но, с другой — за такую сумму могла бы быть и герметичной. С обновлением Hilux немного прибавил в цене: от 2 472 000 рублей за комплектацию «Стандарт» до 3 157 000 рублей за флагманский Black Onyx.

Конкурентов у «Тойоты» на поприще среднеразмерных пикапов с двойной кабиной немало. Главный — это обновленный год назад Mitsubishi L200, который противопоставляет «Хайлаксу» с его жестко подключаемым полным приводом трансмиссию Mitsubishi Super Select II с постоянным полным приводом. L200 представлен на рынке в пяти комплектациях по цене от 2 289 000 до 2 892 000 рублей. Построенный на базе L200 пикап Fiat Fullback пользуется меньшим спросом, хотя и продается на текущий момент по демократичным ценам: от 1 709 000 до 2 279 000 рублей. Не стоит сбрасывать со счетов Isuzu D-Max. Из-за скромной дилерской сети D-Max не так просто приобрести, однако только он предлагается на рынке как с двойной, так и с полуторной кабиной. Цены: от 2 145 000 до 2 595 000 рублей. Самая широкая палитра комплектаций на рынке — у Volkswagen Amarok: 4 мотора и 19 комплектаций по цене от 2 524 100 до 4 020 200 рублей. Скорее формально, чем как реальных конкурентов, можно также вскользь упомянуть УАЗ Pickup (от 949 000 до 1 490 000 рублей) и Mercedes-Benz X-Class (от 3 128 000 до 4 412 000 рублей).

Традиционно в конце статьи подсчитываем затраты на эксплуатацию. ▢

ЧТО ПОЧЕМ?

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ	
Пробег автомобиля за время теста, км	6000
Средний расход топлива, л/100 км	9,5
Периодичность техобслуживания, км/мес.	10 000 / 12
Стоимость ТО у официального дилера (ТО-1/ТО-2), ₽	18 150 / 27 750
Стоимость ОСАГО для данного автомобиля, ₽	6200
Стоимость каско для данного автомобиля, ₽	90 000
Транспортный налог, ₽/год	6726
Стоимость 1 км с учетом пробега 20 000 км в год (топливо, ТО, ОСАГО, каско и транспортный налог), ₽/км	12

16+
реклама

АВТО ПЛЮС
СМОТРИТЕ В НОЯБРЕ
НА ТЕЛЕКАНАЛЕ «АВТО ПЛЮС»
20 ноября в 19:15; далее по пятницам в 19:15
ЭКСПЕДИЦИЯ В МОНГОЛИЮ
с Сергеем Сайманом
Захватывающее автомобильное путешествие в Монголию на родину кочевников-завоевателей. Невероятно красивые маршруты по степям и пустыням. Дикая и неизведанная Монголия глазами обычного человека.
autoplustv.ru
@autoplustv

ВЫБОР ЧИТАТЕЛЯ RANGE ROVER EVOQUE, LEXUS NX ИЛИ AUDI Q5?

ПО МОЕМУ ХОТЕНИЮ

АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ СОВРЕМЕННОЙ ОБЕСПЕЧЕННОЙ ЖЕНЩИНЫ ВЕЩЬ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНАЯ, СООТВЕТСТВЕННО, И ТРЕБОВАНИЙ МНОГО. ВАЖЕН ИМИДЖ, ЧТОБЫ АККУРАТНО ПОДЧЕРКИВАЛ СТАТУС, НО НИ В КОЕМ СЛУЧАЕ НЕ ВЫЧУРНО. ВАЖНА ЭСТЕТИКА И ЭМОЦИИ ОТ ВОЖДЕНИЯ. ОН ДОЛЖЕН БЫТЬ ВЫСОКИМ, НО НЕ ГРОМАДНЫМ. И НАКОНЕЦ, ДОЛЖЕН БЫТЬ КОМФОРТНЫМ, ДРУЖЕЛЮБНЫМ К РЕБЕНКУ И ПРОСТЫМ В ЭКСПЛУАТАЦИИ. ЧТО Ж, ПОПЫТАЕМСЯ ОТВЕТИТЬ НА ЗАПРОСЫ АННЫ ПОПОВОЙ, АССИСТЕНТА ХИРУРГА-СТОМАТОЛОГА, С RANGE ROVER EVOQUE, LEXUS NX И AUDI Q5 ▢ **ЗАПИСАЛ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ** ▢ **ФОТО МАРИИ БЕРЛИНЕР**

ИМЯ: АННА ПОПОВА ВОЗРАСТ: 35 ЛЕТ РАБОТА: АССИСТЕНТ СТОМАТОЛОГА-ХИРУРГА СТАЖ ВОЖДЕНИЯ: 10 ЛЕТ ЕЗДИТ: BMW X3 ХОЧЕТ: ЯРКИЙ, СТИЛЬНЫЙ, ЭМОЦИОНАЛЬНЫЙ И ФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ КРОССОВЕР БЮДЖЕТ: ДО 5 500 000 ₽

от 3 946 000 ₽

LEXUS NX 300 AWD AT EXCLUSIVE 2 SAFETY
Выбран из-за внешнего вида, плавности хода и ликвидности.

от 4 150 000 ₽

RANGE ROVER EVOQUE 2.0 SI4 AT R-DYNAMIC SE
Выбран из-за стиля и выраженного статуса.

ТРЕБОВАНИЯ К АВТОМОБИЛЮ:

ИМИДЖ
Автомобиль должен выглядеть стильно. Чтобы подчеркивал мой имидж. Но не вычурно.

СТИЛЬ
Готова рассмотреть разные варианты.

ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА
Достаточно мощная, чтобы с комфортом выходить на обгоны. Но не спортивная. Я больше за комфорт.

ЭКОНОМИЧНОСТЬ
Это важный момент. Не люблю терять время и деньги на заправках.

ИНТЕРЬЕР
Для меня в первую очередь важно в автомобиле удобство и комфорт. Я не против навороченной электроники, но главное, чтобы она была понятна и надежна.

ОСНАЩЕНИЕ
Чем богаче, тем лучше. Главное, чтобы в рамках бюджета.

В КАКОЙ-ТО СТЕПЕНИ Я согласна с тем, что автомобиль для женщины — это аксессуар. Как платье или костюм, он должен хорошо смотреться со мной. Он должен доставлять мне эстетическое удовольствие. Это тоже одна из сторон комфорта. Причем не могу сказать, что для меня важнее — экстерьер или интерьер. С одной стороны, я хочу испытывать эмоции каждый раз, когда подхожу к машине, с другой — 99,9 % времени с автомобилем я провожу внутри него.

Мне давно хотелось пощупать Evoque, но как-то все не удавалось попасть на тест-драйв к дилеру. Я хорошо знакома с автомобилями Audi, так как у меня был Q3. И если бы не мой муж, который настоял на замене Q3 на BMW X3, я бы снова отправилась в салон Audi. Мне интересен Lexus NX. Я слышала, что он очень популярен. Но никогда не рассматривала его как свой автомобиль. Теперь думаю, что зря.

RANGE ROVER EVOQUE

Первое, о чем думаешь, когда смотришь на Evoque — это по-настоящему женский автомобиль. Никого не хочу обидеть. Он элегантный, стильный, аккуратный и очень красивый, особенно в этом черно-белом исполнении. Классика! Убирающиеся наружные ручки круто смотрятся. Создают такой чистый облик. Но я не уверена в их практичности. Они же, кажется, еще на Range Rover Velar появились?! Я слышала много от-

от 3 775 000 ₽

AUDI Q5 45 TFSI DESIGN
Выбран из-за практичности, эргономики и имиджа бренда.

ВЫБОР ЧИТАТЕЛЯ RANGE ROVER EVOQUE, LEXUS NX ИЛИ AUDI Q5?

RR EVOQUE ОТ 4 150 000 ₽

СТИЛЬ
Утонченный и гармоничный. Влюбляет в себя.
ОТЛИЧНО

ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА
Хотелось бы помягче и поспокойнее.
УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНО

ИНТЕРЬЕР
Дорогой как на взгляд, так и на ощупь. Но черный глянец смущает.
ХОРОШО

ЭКОНОМИЧНОСТЬ
Расход на уровне 12-13 литров по городу – это приемлемо, но хотелось бы поменьше.
УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНО

ОСНАЩЕНИЕ
Есть все, что нужно, и даже больше.
ОТЛИЧНО

зывов, что периодически они заедают.

Внутри, как говорится, дорого-богато. Первое, что бросается в глаза и заставляет влюбиться в автомобиль — это кожаные кресла винного оттенка. А потом оказывается, что они еще и очень комфортные, с множеством электрорегулировок. А вот обилие сенсорных экранов поначалу насторожило. Два тачскрина друг над другом выглядят эффектно, но первые пару минут смотрела на них с занесенной рукой и ничего не могла понять. Впрочем, в процессе знакомства во всем разобралась. Не могу сказать, что привыкла, но думаю, что это не проблема. Просто надо еще пару дней. Меню логичное, графика отличная. Конечно, в процессе движения попасть по нужной иконке не так уж и просто, но, видимо, это наше будущее.

Приятно удивило цифровое салонное зеркало заднего вида. А панорамная крыша — моя мечта. Люблю, когда в салоне много света. Создается ощущение большего пространства. А вот что мне точно не нравится — это обилие черного глянца. Меня смущает пыль, которая будет оседать на поверхностях. Зная себя, я не готова протирать салон каждый день. Про царапины и вовсе молчу.

Хоть Evoque и самый компактный из трех кроссоверов, которые представлены здесь, недостатка в свободном пространстве внутри не чувствую. За мной остается много места. Супруг тоже невысокий. Багажник, конечно, скромный. В принципе, и такого объема хватит, но хотелось бы побольше. На всякий случай.

Мощности мотора более чем достаточно! Сколько здесь? 249 сил? Но как-то Range Rover

1 В зависимости от мотора и комплектации за Range Rover Evoque второго поколения дилеры просят от 3 041 000 до 4 794 000 рублей. Наш черно-белый Evoque представлен в комплектации R-Dynamic SE с 249-сильным бензиновым мотором. Цены на такой стартуют с 4 150 000 рублей.

НРАВИТСЯ
ДИЗАЙН ЭКСТЕРЬЕРА И ИНТЕРЬЕРА, ЦИФРОВОЕ САЛОННОЕ ЗЕРКАЛО И КАМЕРЫ КРУГОВОГО ОБЗОРА С ЗУМОМ.

НЕ НРАВИТСЯ
НЕ ХВАТАЕТ ДЕЛИКАТНОСТИ КАК ПО РАБОТЕ ПОДВЕСКИ, ТАК И ПО РЕАКЦИИ НА ПЕДАЛЬ ГАЗА.

Марка и модель	Range Rover Evoque 2.0 Si4 AT
Габариты	4371x1904x1649 мм
Двигатель	бензин., рядный, 4-цилиндр., 1998 см³, 249/550 л. с./мин⁻¹, 350/1650-4000 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	автомат., 9-ступ., полный привод
Динамика	230 км/ч; 7,5 с до 100 км/ч

LEXUS NX 300 ОТ 3 946 000 ₽

2 Lexus NX представлен в России в 12 комплектациях по цене от 2 599 000 до 4 312 000 рублей. Наш NX 300 с 238-сильным турбомотором в комплектации Exclusive 2 Safety стоит 3 946 000 рублей. Плюсую доплату за цвет кузова с особыми колесными дисками, и финальный прайс переваливает за 4 млн.

НРАВИТСЯ
ВНЕШНИЙ ВИД, КОМФОРТНЫЕ КРЕСЛА, МЯГКАЯ ПОДВЕСКА, СЪЕМНОЕ ЗЕРКАЛЬЦЕ.

НЕ НРАВИТСЯ
СРЕДНЕЕ КАЧЕСТВО КАРТИНКИ КАМЕР, ОТСУТСТВИЕ ВЫРАЖЕННОЙ ОБРАТНОЙ СВЯЗИ ПО РУЛЮ.

Марка и модель	Lexus NX 300 AWD
Габариты	4630x1870x1645 мм
Двигатель	бензин., рядный, 4-цилиндр., 1998 см^3, 238/4800-5600 л. с./мин$^{-1}$, 365/1300-4500 Нм/мин$^{-1}$
Трансмиссия	автомат., 6-ступ., полный привод
Динамика	200 км/ч; 7,1 с до 100 км/ч

слишком резко отзывается на педаль газа. Я чуть ее касаюсь, а он уже прыгает вперед. Для кого-то это плюс, но мне надо поспокойнее. Не хочу резко бросаться на впередиидущие автомобили. Даже решила вначале, что активирован спортивный режим, но нет. По подвеске все хорошо в плане кренов. Их почти нет. Но на неровностях Evoque жестковат. Обзорность хорошая. Намного лучше, чем я предполагала. А для парковки в торговых центрах здесь есть классная фишка — камеры кругового обзора с возможностью зума. Это прям для таких, как я.

LEXUS NX

Только что я расхваливала внешность Range Rover Evoque, какой он стильный и элегантный, а теперь собираюсь сказать, что мой фаворит — это NX. Вот эти фары, вот эта большая решетка радиатора, эти острые углы — это мое. Особенно в этом цвете. Светло-серый металлик подчеркивает все изгибы. Он как скульптура из металла.

Салон приятный. Такой, ламповый, в сравнении с Range Rover. Вон даже стрелочные часики есть. Правда, я бы выбрала другое цветовое исполнение — светлый быстро замарается. Места для мелочевки полно. Но по внутреннему обустройству есть вопросы: кнопки, на мой взгляд, хаотично разбросаны по салону. Хотя кнопки для меня приоритетнее, чем сенсорные экраны.

Мультимедиа в «Лексусе» намного проще, чем в Range Rover, но и разобралась с ней я гораздо быстрее. Тачпад — вещь специфическая, но я к нему быстро прино-

СТИЛЬ
Ну загляденье же! Особенно в этом цвете, который идеально подчеркивает его углы и линии. Так и хочется смотреть.
ОТЛИЧНО

ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА
Едет приятно. Плавно, но быстро, когда надо. Но настройки электроусилителя не нравятся. Не чувствую машины в поворотах.
УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНО

ИНТЕРЬЕР
Уютный. Я бы даже сказала, ламповый. Но к эргономике есть вопросы.
ХОРОШО

ЭКОНОМИЧНОСТЬ
10-11 литров 95-го – думаю, это нормально.
ХОРОШО

ОСНАЩЕНИЕ
В целом, есть все необходимое. Но я хочу панорамную крышу.
ХОРОШО

ВЫБОР ЧИТАТЕЛЯ RANGE ROVER EVOQUE, LEXUS NX ИЛИ AUDI Q5?

AUDI Q5 45 TFSI ОТ 3 775 000 ₽

1 Ценовая вилка на Audi Q5 – от 3 460 000 до 4 105 000 рублей. Такой, как у нас, 249-сильный Q5 45 TFSI в комплектации Design стоит минимум 3 775 000 рублей. Но не забываем про стоимость опций.

СТИЛЬ
Конечно, Q5 теряется на фоне Evoque и NX, но отдельно от них он неплох.
ХОРОШО

ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА
Здесь все так, как мне надо. Комфортный, в меру спортивный и абсолютно понятный.
ОТЛИЧНО

ИНТЕРЬЕР
Вау-эффекта от дизайна нет. Но зато какой удобный и продуманный!
ОТЛИЧНО

ЭКОНОМИЧНОСТЬ
Средний расход в 9 литров 95-го по городу – это отлично.
ОТЛИЧНО

ОСНАЩЕНИЕ
Очень много всего. Но практически все – за дополнительную плату. Панорамную крышу точно оставлю, массаж – нет. Над остальным подумаю.
ХОРОШО

ровилась. Пальчиком чик, и готово. Странно, что вы, журналисты, на него жалуетесь.

Обзорность неплохая, но заднее окошко мелковато. Жаль, что качество картинки с камер заднего вида и кругового обзора среднее. Хуже, чем в Evoque. А еще нет панорамной крыши и цифрового салонного зеркала. Зато была приятно удивлена съемным зеркальцем возле тачпада медиацентра. Какая забота о девушках!

Задний диван просторный, но снимать и ставить детское кресло будет неудобно — петли скрыты между валиками подушки и спинки дивана. И багажник маловат. На взгляд, такой же, как в Range Rover, а по цифрам даже меньше. При том, что NX больше, чем Evoque. Видимо, вся разница в длине ушла в простор второго ряда.

К фиксируемому селектору коробки передач «Лексуса», который ходит по «лесенке», надо привыкать. Мне ближе нефиксируемые: качнула легонько пальчиками и поехала. В движении все хорошо. Ускоряется весьма бодро, но нерезко. Педаль газа здесь более мягкая. Задемпфированная, да! Спасибо, что подсказали! Вот так мне комфортно. Нажала — кроссовер стал плавно разгоняться. При этом достаточно быстро, чтобы без проблем вклиниться в быстро идущий поток автомобилей. А если уж захочется порезче, то я всегда могу включить спортивный режим.

NX 300 чуть больше кренится в поворотах, чем Evoque, но и едет на порядок мягче. Но руль мне не нравится. Нет, не сама форма и хват, а отсутствие внятной обратной связи. Да, я вижу, что машина поворачивает, но не чувствую ее. Нет ощущения полного контроля. Не знаю, может, надо еще поездить…

AUDI Q5

Рядом с эффектными Range Rover Evoque и Lexus NX темно-синий Audi Q5 как-то теряется. Взгляд не притягивает. Но если смотреть на Q5 за рамками этого сравнения, то он очень даже

НРАВИТСЯ
КАЧЕСТВО МАТЕРИАЛОВ В САЛОНЕ, ЭРГОНОМИКА, ПРОДУМАННАЯ МЕДИАСИСТЕМА, ОБЗОРНОСТЬ.

НЕ НРАВИТСЯ
ПРИДЕТСЯ ДОЛГО РАЗБИРАТЬСЯ В ОПЦИЯХ, ЧТОБЫ УЛОЖИТЬСЯ В БЮДЖЕТ.

Марка и модель	Audi Q5 45 TFSI Quattro AMT
Габариты	4663x1893x1659 мм
Двигатель	бензин., рядный, 4-цилиндр., 1984 см³, 249/5000-6000 л. с./мин⁻¹, 370/1600-4500 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	робот., 7-ступ., полный привод
Динамика	237 км/ч; 6,3 с до 100 км/ч

хорошо выглядит. Гармоничный, строгий, сбалансированный, не кричащий.

Внутри Q5 тоже смотрится скромнее двух других кроссоверов. Хотя материалы отделки дорогие и приятные на ощупь. Немного офис напоминает. Очень дорогой офис. Но самое главное, что здесь идеальная эргономика. Только я села за руль, а чувство, что приехала сама к вам на тест на как-будто «своей» машине. Чувствую, что это мой автомобиль. Что сижу на своем месте. Здесь отличный обзор. Q5 больше, чем два других кроссовера, но с его габаритами я сроднилась быстрее. Соответственно, за рулем Q5 я увереннее себя чувствую.

Здесь много всяких классных фишек. Да, жаль, что нет зеркала цифрового. Запало оно мне в душу. Но есть обогрев и охлаждение подстаканников, массаж и помощь при парковке. Хотя не думаю, что я бы стала доплачивать за массаж. Но за панорамную крышу точно бы доплатила! Мне нравится и ребенку тоже.

Медиацентр простой и понятный. Быстро с ним разобралась. Экран не сенсорный, что, как по мне, даже удобно. Управляется все джойстиком и кнопками. Только с этим странным широким тачпадом я до конца не подружилась. На втором ряду полно места. Но главное, что багажник большой. Вот такой нам и нужен. Чтобы погрузить все необходимое и еще оставался запас для непредвиденной поклажи.

Q5 очень классно едет! Плавность хода, по моим ощущениям, где-то между Evoque и NX. Можно и в поворот с ветерком заложить, и до дачи по грунтовке доехать, не боясь за сохранность своего позвоночника. А главное, я чувствую этот автомобиль. Не знаю, как бы это описать, но «Ауди» становится буквально продолжением моих рук. Отличная взаимосвязь значительно придает уверенности на дороге. Возможностей 249-сильного турбомотора мне достаточно для любых моих целей. Q5 резвый, но не рвется вперед при легком касании по педали. Он чуть живее откликается на газ, чем NX 300, но плавнее, чем Evoque. То, что мне надо! ▢

МОЙ ВЫБОР

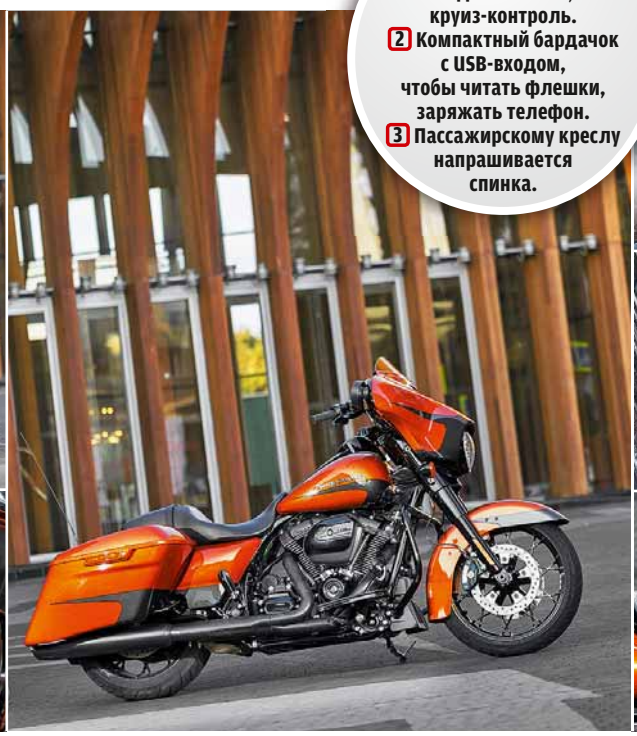
По-настоящему сложный выбор. Range Rover и Lexus — стильные. На них хочется оборачиваться. С ними рука так и тянется за смартфоном, чтобы сделать очередное селфи. И я бы выбрала NX, но потом вы дали мне ключи от Audi… Да, Q5 значительно сдержаннее выглядит снаружи, но только в нем с первой же минуты я почувствовала себя так, словно уже много лет езжу на этом кроссовере. Мой выбор — это Audi Q5.

МНЕНИЕ РЕДАКЦИИ

Если подходить к выбору с холодным расчетом, то за Audi Q5 стоят практичность и выверенная немецкая эргономика, за Lexus NX – ликвидность и надежность, за Range Rover Evoque – стиль и индивидуальность. Выбрать фаворита большинством голосов внутри редакции не удалось. Три автора проголосовали за три разных автомобиля. Как хорошо, что это не традиционное сравнение, где победитель обязательно должен быть определен.

МЫ МОЖЕМ ПОМОЧЬ ВАМ!

ЕСЛИ У ВАС ВОЗНИКЛИ ПРОБЛЕМЫ С ВЫБОРОМ АВТОМОБИЛЯ И ВЫ ХОТИТЕ САМОСТОЯТЕЛЬНО СРАВНИТЬ НЕСКОЛЬКО ВАРИАНТОВ, МЫ ПОМОЖЕМ ВАМ. ПОДРОБНОСТИ НА САЙТЕ WWW.5KOLESO.RU



1 Левый пульт управления – джойстик медиасистемы, круиз-контроль.
2 Компактный бардачок с USB-входом, чтобы читать флешки, заряжать телефон.
3 Пассажирскому креслу напрашивается спинка.

ПЕПЕЛАЦ

HARLEY-DAVIDSON STREET GLIDE SPECIAL
ЦЕНА: ОТ 2 405 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2020 Г.

HARLEY-DAVIDSON – ЭТО НАСТОЯЩАЯ МАШИНА ДЛЯ ПУТЕШЕСТВИЙ ВО ВРЕМЕНИ. ТОЛЬКО НЕ В БУДУЩЕЕ, А В ПРОШЛОЕ: ЕГО АРХАИЧНОСТЬ И СЛЕДОВАНИЕ ТРАДИЦИЯМ, С ОДНОЙ СТОРОНЫ, ЗАМЕДЛЯЮТ ЕГО ЭВОЛЮЦИЮ, А С ДРУГОЙ, ДАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОЧУВСТВОВАТЬ ЛЕГЕНДУ В ПЕРВОЗДАННОМ ВИДЕ

ВИТАЛИЙ АВДЕЕВ ▢ ФОТО НИКИТЫ КОЛОБАНОВА

СПРАВЕДЛИВОСТИ РАДИ НУЖНО отметить, что компания все же развивается и прогрессирует — ждем приезда в Россию нестандартных новинок: турэндуро Pan America и стритфайтера Bronx с совершенно новыми моторами — и, конечно же, электрический Livewire, который обещают в начале следующего года.

Но вернемся к предмету данного теста. В Harley-Davidson Street Glide Special нет революционных изменений, но одно нужно отметить обязательно — это система RDRS (Reflex Defensive Rider System), которая входит в стандартную комплектацию. Эта система помогает мотоциклисту управлять байком во время разгона или торможения, в том числе двигателем, и на виражах, обеспечивая нужное сцепление при всех погодных или дорожных условиях. Но если кто-то захочет подрифтовать или «вернуться в прошлое» и самостоятельно контролировать мотоцикл, эту функцию легко можно отключить кнопкой на руле.

Как и у всех турингов Harley-Davidson, дизайн Street Glide выполнен в классическом стиле и мало чем отличается от предшественников: нет современных электронных фишек, выдвижных ветрозащитных стекол, обогрева ручек или сиденья. Хотя с обогревом пятой точки отлично справляется двигатель воздушного охлаждения. А ветровик «бэтвинг» защищает от встречного ветра и дождя не только тело, но и руки.

Вторая функция «бэтвинга» — информационная: на нем установлены все приборы, они всегда перед глазами и не заставляют райдера отводить взор от дороги. Чуть ниже расположена современная мультимедийная система BOOM! BOX GTS с маршрутным компьютером, индикатором давления в шинах, навигацией и музыкальным центром с возможностью управлять телефоном.

Сиденья вполне комфортные, но вот ручки для пассажира не вызывают доверия и пользоваться ими неудобно. Пассажиру приходится либо обнимать водителя, что не всегда уместно, либо ногами держаться за кофры, которые идут

4 В новинке мне приглянулся дизайн колес. Они литые, но в виде спиц – классика!
5 Головной свет галогеновый, указатели поворотов, габариты и стоп-сигнал – обычные лампы накаливания.

H-D STREET GLIDE SPECIAL

Габариты (длина/высота по седлу) 2425/690 мм	
База 1625 мм	
Объем топливного бака 22,7 л	
Двигатель 1868 см³, 4-тактный, 2-цилиндровый V-образный, воздушное охлаждение, 89 л. с., 163 Нм	
Трансмиссия механическая 6-ступенчатая, ременный привод	
Подвеска (передняя/задняя) телескопическая вилка перевернутого типа / амортизаторы с ручной регулировкой преднатяга пружины	
Тормоз (передний/задний) 2 диска 32-мм 4-поршневой неподвижный суппорт / 1 диск с 4-поршневым суппортом	
Снаряженная масса 375 кг	
Технология RDRS, мультимедийная система BOOM! BOX GTS, противоугонная система и бесключевой доступ	

в штатной комплектации. Но они угловатой формы и впиваются седоку в голень… Дискомфорт устраняется установкой пассажирской спинки.

А вот к фаре, вернее, ее работе, у меня есть вопросы: путешествие по загородным неосвещенным трассам в темное время превращается в езду почти вслепую! Фара светит очень тускло: устанавливать на мотоцикл 2020 года и стоимостью около 2,5 млн рублей галогеновую лампу — по мне, так весьма странно.

Зато к двигателю Milwaukee-Eight 114 (1868 см³) претензий совсем нет — это настоящий локомотив с тягой в 163 Нм. И не важно, один ты или с пассажиром, едешь по прямой или поднимаешься в горку — мотор вообще не замечает нагрузки! Мне оставалось только крутить каждую передачу до максимума.

Само собой, почти 400-килограммовый Harley-Davidson Street Glide Special с тяжеленной мордой («бэтвинг» поворачивается вместе с рулем) требует к себе уважения и некоторого времени на привыкание. Но уже через день-два «вкатываешься» и перестаешь замечать его массивность. Ну или почти перестаешь. Крейсерская скорость «Пепелаца» — 100–150 км/ч. По прямой он идет как по рельсам: ни боковые порывы ветра, ни неровности на дороге не могут его сбить с намеченного курса. И что особенно хочется отметить: этот «Харли» наделен какой-то магией, волшебством, дарующим чувство полета на предельно малой высоте, за что я готов простить ему практически все недочеты. ▢

КРАСАВЕЦ В ЗАКОНЕ

SWM GRAN MILANO OUTLAW ЦЕНА: ОТ 444 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2019 Г.

OUTLAW В ПЕРЕВОДЕ С АНГЛИЙСКОГО — «ВНЕ ЗАКОНА». КАКОЕ ОТНОШЕНИЕ ЭТО СЛОВО ИМЕЕТ К МОТОЦИКЛУ, КОТОРЫЙ У МЕНЯ НА ТЕСТЕ? ВСЕ ДЕЛО В СТИЛЕ: SWM GRAN MILANO — АГРЕССИВНЫЙ СКРЕМБЛЕР, ПРОПИТАННЫЙ ДУХОМ 60-Х, КОГДА НА ТАКИХ МОТОЦИКЛАХ ЕЗДИЛИ МОЛОДЫЕ ДЕРЗКИЕ РЕБЯТА, ЧАСТЕНЬКО БЫВШИЕ НЕ В ЛАДАХ С ЗАКОНОМ... ▢ ЕГОР ТИМОФЕЕВ ▢ ФОТО НИКИТЫ КОЛОБАНОВА

ВРЕМЕНА ИЗМЕНИЛИСЬ: БЫТЬ outlaw в Европе и крупных городах России становится очень дорого — кругом камера на камере... Вот и возродились всякие кафе-рейсеры и прочие скремблеры, чтоб хоть внешне мотоциклисту походить на легендарного «Дикаря».

Так что не стоит ждать от 440-кубового SWM Gran Milano Outlaw выдающихся динамических или рулежных характеристик. Их у него нет. Зато есть примечательная внешность кастома.

SWM — небольшое предприятие. Итальянские мотоциклы часто хочется ругать за качество сборки. Но в данном случае с по-хорошему примитивной конструкцией напортачить не смогли. Удивило и качество материалов и комплектующих: аппарат вполне бюджетный, но, например, сиденье пошито из приятной фактурной кожи, монохромная приборная панель простенькая, но выглядит интересно, вокруг дисплея по секциям расположены контрольные лампы. Корпус SWM Gran Milano Outlaw полностью железный — пластиковые только пульты на руле.

Как там говорится у автовладельцев: красивые диски — это 70% вида автомобиля? Похоже,

СКОРОСТЬ НИЧТО, ИМИДЖ – ВСЁ!

к Gran Milano это тоже относится. Спицованные колеса, обутые в покрышки Pirelli Scorpion Rally STR — стильный и уместный акцент внешности.

В общем, в SWM создали выверенный, с иголочки аппарат, который каждый раз будет манить владельца на «темную сторону».

Но что же находится под блестящим шуршащим фантиком? Конструкция двигателя напоминает старенький мотор Honda, на который повесили современный впрыск топлива — и движок заиграл по-новому. Хоть на боковой крышке и написано 500, реальный объем — 445 «кубов». Мощность 30 лошадиных сил не впечатляет, но для спокойной и размеренной езды в городе сойдет.

Тормозной диск один, но зато внушительного диаметра — 320 мм. Вкупе с 4-поршневым суппортом от Brembo работает превосходно.

В городе, а это, несмотря на дерзкий внешний вид аппарата, основная среда обитания Gran Milano, не чувствуешь себя обделенным. Мотоцикл небольшой и легкий, с хорошо отточенной управляемостью. Поэтому лавировать в пробках — одно удовольствие.

Максимальная скорость — около 150 км/ч. Коробка 5-ступенчатая, и шестой передачи ему очень сильно не хватает: я уверен, если бы она была, мотоцикл ехал бы совсем по-другому! Правда, на скорости выше 115 км/ч Gran Milano превращается в вибростенд, так что ехать куда-то далеко на нем я бы не советовал: получится либо медленно и скучно, либо в-в-в-в-веселее, но от дрожи в руках и ногах придется еще долго отходить.

SWM Gran Milano Outlaw — отличный скремблер за скромную цену: даже как-то не по-итальянски! Среди конкурентов он далеко не худший по технической части и точно самый красивый. Меня часто спрашивают: «Какой мотоцикл взять на первый сезон?». Обычно я всем советую Bajaj, но не всех устраивает его внешний вид.

Теперь мне есть что посоветовать и экономным ценителям красоты — SWM Gran Milano Outlaw.

SWM GRAN MILANO OUTLAW

Высота по седлу	805 мм
База	1416 мм
Объем топливного бака	16,5 л
Двигатель	445,3 см³, 4-тактный DOHC воздушно-масляного охлаждения, 30 л. с., 145 Нм
Трансмиссия	механическая 5-ступенчатая, цепной привод
Подвеска	(передняя/задняя) регулируемая телескопическая вилка перевернутого типа /двойной амортизатор с регулировкой
Тормоз	(передний/задний) 1 диск 320 мм / 1 диск 220 мм
Сухая масса	145 кг
Технологии	ABS, диодная оптика

ФИНАЛЬНАЯ СХВАТКА

ДЕСЯТКИ СПОРТИВНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, РЕВ МОЩНЫХ МОТОРОВ, КЛУБЫ ДЫМА, КРАСОТКИ «ГРИД-ГЕРЛЗ» – В СОЛНЕЧНОМ СОЧИ ОТГРЕМЕЛ ШЕСТОЙ, ФИНАЛЬНЫЙ ЭТАП «ГРАН-ПРИ РОССИЙСКОЙ ДРИФТ СЕРИИ» 2020. ЖАРКО БЫЛО В ПРЯМОМ И ПЕРЕНОСНОМ СМЫСЛЕ СЛОВА. ЕВГЕНИЙ ЛОСЕВ, ПИЛОТ КОЛЛЕКТИВА FAIL CREW DARKSIDE, ПОКОРИЛ ЭТАП, А АЛЕКСЕЙ ГОЛОВНЯ ИЗ LUKOIL RACING DRIFT TEAM – СЕЗОН RDS GP 2020

МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ ▢ ФОТО АВТОРА И ЯКОВА ФРУДГАРТА

ЖАРКИЙ ВЫДАЛСЯ ГОНОЧНЫЙ уикенд в Сочи: температура в тени достигала +26 градусов, а единственные облака, которые кратковременно перекрывали солнце — это дым от покрышек после проездов. Под конец сезона сохранялась интрига, кто станет чемпионом, а сложная и скоростная трасса «Сочи Автодром» преподнесла немало сюрпризов. Но обо всем по порядку.

Аркадий Цареградцев, пилот Fail Crew Darkside, разобравшись с капризным масляным насосом своего Nissan 370Z, снова занимает первое место в квалификации — четвертый раз из шести за сезон. Аркадий успешно проходит ТОП-32, ТОП-16, ТОП-8, но в полуфинале проигрывает сокомаднику Евгению Лосеву и отправляется сражаться с Андреем Астаповым за третье место. Итог: Аркадий Цареградцев на 3-м месте.

Для Евгения Лосева сетка финального этапа сложилась так, что не позави-

дуешь. Что ни «хит», то с сильным соперником. В ТОП-32 Евгению противостоит Сергей Кабаргин на Flanker F, в ТОП-16 — претендент на победу в сезоне Дамир Идиятулин из Fresh Auto Drift, в ТОП-8 — трехкратный чемпион RDS GP Георгий Чивчян, в ТОП-4 — Аркадий Цареградцев, а в финале — дебютант серии Роман Тиводар из «Форвард Авто», у которого в активе уже значится победа на этапе в Санкт-Петербурге.

Прогулка не была легкой, но в одном из интервью нашему журналу Евгений сам говорил, что он боец по характеру и не любит легких заездов. В итоге, показав зрителям настоящий красивый парный дрифт со всеми соперниками, Евгений Лосев одерживает победу на финальном этапе RDS GP 2020. К слову, пилот из Иркутска по традиции установил на своей Toyota JZX81 рекорд скорости на постановке и по пути к пьедесталу несколько раз обновлял его. Последний зафиксированный в заезде с Романом Тиводаром результат — 171,46 км/ч при угле заноса в 60 градусов.

В командном зачете победу на этапе одержал коллектив Fail Crew Darkside. На второе место поднялись «Форвард Авто», на третье — Lukoil Racing Drift Team.

СПОРТ ФИНАЛ СЕЗОНА RDS GP 2020

Роман Тиводар — настоящее открытие этого сезона! Дебютант RDS GP за шесть этапов дважды отметился на подиуме: первым местом в Санкт-Петербурге и вторым на своей домашней трассе в Сочи. Причем выступать на финальном этапе Роману пришлось на подменной «Молнии» (Nissan Silvia S14 Rocket Boss Дмитрия Добровольского), так как у 180SX возникли технические проблемы.

Кроме того, напомним, что Роман Тиводар стал призером симпатий читателей журнала «5 колесо». Голосование проходило на нашем сайте с 26 сентября по 18 октября (до 17:00). Проголосовать можно было за любого из пилотов, участвовавших хотя бы в одном этапе этого сезона RDS GP. С результатом в 27% голосов в лидеры выбился Роман Тиводар. В качестве награды сочинец получил памятный руль с гравировкой RDS GP 2020 и журнала «5 колесо», а также электрический самокат xDevice.

Георгий Чивчян после ужасающей аварии с Анатолием Щербаком на предпоследнем этапе в Рязани, которая поставила крест на его желтом Nissan Silvia S15, пересел в Сочи в ярко-крас-

1 Евгений Лосев – победитель 6-го этапа RDS GP 2020. 2-е место – Роман Тиводар. 3-е – Аркадий Цареградцев. 2 Роман Тиводар и Алексей Вожаков, главный редактор журнала «5 колесо».

ный S14 Rocket Boss брата, Владимира Чивчяна. Однако дорогу Гочи к финалу в ТОП-8 перегородил Евгений Лосев.

Коллектив Fresh Auto Drift прекратил борьбу за победу всем составом после стадии ТОП-16. Дамир Идиятулин уступил победу Евгению Лосеву, Федор Воробьев — Андрею Астапову, а Денис Мигаль — Алексею Головне.

У команды Lukoil Racing Drift Team этап складывался с переменным успехом. Никита Фетисов выбыл из борьбы на начальной стадии ТОП-32. Атлет Toyota Gazoo Racing Никита Шиков проиграл чемпиону Беларуси Сергею Саку в ТОП-16, а Алексей Головня в ТОП-8 в заезде с Романом Тиводаром ошибается и знакомит свою GT86 со стенами «Сочи Автодрома». Впрочем, уже на момент аварии Алексей Головня вписал свое имя в список чемпионов RDS GP. Киевскому пилоту необходимо было пройти ТОП-16, чтобы вырваться вперед по очкам в общем зачете и стать чемпионом сезона-2020.

Набрав 919 баллов по итогам сезона, Алексей Головня записывает в свой актив титул чемпиона RDS GP 2020. Евгений Лосев (888 баллов) — вице-чемпион RDS GP 2020. Дамир Идиятулин (832 балла) — бронзовый призер RSD GP 2020. В командном зачете, по итогам сезона, места распределились следующим образом: 1-е место — Fail Crew Darkside, 2-е место — «Форвард Авто», 3-е место — Lukoil Racing Drift Team. ▢

3 Алексей Головня – чемпион RDS GP 2020.

НАЙТИ И ОБЕЗВРЕДИТЬ

Компания Osram объявила о начале продаж портативного очистителя воздуха AirZing, прокачивающего через себя шесть кубометров воздуха в час и устраняющего до 99% аллергенов, химических эмиссий, бактерий и вирусов. Для обеззараживания воздуха в нем применяется фотокаталитическая технология: прибор оснащен ультрафиолетовыми светодиодами, которые генерируют UVA-излучение с длиной волны от 360 до 370 нанометров. Ультрафиолет контактирует с фильтром из диоксида титана, в результате чего уничтожаются вирусы, бактерии, летучие органические соединения и частицы, несущие неприятные запахи. AirZing также уничтожает формальдегид – токсичное для человека летучее вещество, которое содержится в табачном дыме, автомобильных выхлопах, газовых выбросах промышленных и химических предприятий и может выделяться из пластика и отделочных материалов. Кроме всего прочего, технология, используемая в AirZing, не расходует ресурсы устройства, и оно работает без замены «начинки» на протяжении нескольких лет: прибор можно разобрать, промыть водой, просушить и включить снова. Osram AirZing компактен: его диаметр 8 сантиметров, а вес всего 120 граммов. Встроенный в корпус магнит надежно фиксирует прибор на держателе для смартфона, можно установить AirZing и на вентиляционную решетку приборной панели автомобиля – крепеж входит в комплект. Питается дезинфектор через разъем USB Type-C и в домашних условиях может работать от ноутбука, потребляя всего 2,5 Вт электроэнергии.

РЕАЛЬНАЯ ЭКОНОМИЯ

Delphi Technologies PLC и TomTom объявили о том, что использование передовых систем помощи водителю ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) в сочетании с картографическими данными в реальном времени и оптимизацией программного обеспечения для силовых установок может обеспечить экономию топлива более чем на 10%. Результаты были получены в ходе дорожных испытаний 48-вольтового прототипа гибридного легкового автомобиля с системой «интеллектуального вождения» Delphi Technologies и картами TomTom. Тестирование включало в себя целый ряд смешанных маршрутов для проверки преимуществ системы экономии топлива в различных реальных условиях вождения. Программа TomTom ADAS Map предоставляет самые последние высокоточные данные об ограничениях скорости, информации о полосах движения, уклоне, кривизне дороги и дорожных знаках. Интеллектуальный пакет программного обеспечения для вождения Delphi Technologies вместе с данными TomTom помогает силовой установке автомобиля оптимизировать скорость и управление, заранее оценивая дорожные условия на пути следования. Испытания показали, что время движения оставалось, в основном, одинаковым как с интеллектуальным вождением, так и без него, но за счет умной электроники эффективность работы силовой установки была значительно повышена. Система функционирует через адаптивный круиз-контроль и использует картографические данные для предварительной настройки всего маршрута. Функционал совместим практически с любым транспортным средством, использующим автономные и подключенные технологии, и может быть интегрирован во все типы двигательных установок.

НОВАЯ, НО ДЕШЕВЛЕ

Компания Webasto, известный немецкий производитель автомобильного отопительного оборудования, в сезоне 2020 года представляет в России новую систему управления всеми актуальными моделями подогревателей и отопителей Webasto M36. Прежде всего, это касается предпусковых подогревателей, в большинстве случаев, применяемых на легковых автомобилях. Новая система M36 совместима с модификациями подогревателей Thermo Top Evo, которые с 2012 года поставляются на вторичный рынок, а также с большинством штатных подогревателей той же модели.

С помощью Webasto M36 предпусковым подогревателем можно управлять с мобильного телефона через SMS-команды, а для смартфонов предлагается удобное бесплатное приложение. Сама система включает приемник, габариты которого меньше размера двух спичечных коробков, входящую в комплект SIM-карту, антенну и кабели для подключения к подогревателю и АКБ автомобиля. Приятной добавкой к основному функционалу системы является возможность мониторинга положения автомобиля – встроенный приемник GPS отследит его с точностью до 2,5 метров, а узнать координаты можно в том же мобильном приложении или на специальном сайте. Такая функция может служить и дополнительной страховкой при попытке угона машины. А если есть возможность подключиться к бортовой электронике автомобиля через CAN-шину, то можно снимать и другую информацию, например температуру двигателя и напряжение в бортовой сети.

Система предлагается в дилерской сети «Вебасто» и в автосалонах, которые являются партнерами компании. Приятным дополнением к расширенному функционалу новинки станет цена, которая почти в 2,5 раза меньше, чем у «старшей» модели системы дистанционного управления Webasto Thermo Call.

ИСПЫТАНИЕ НА КАЧЕСТВО

ЖУРНАЛ «5 КОЛЕСО» СОВМЕСТНО С КОМПАНИЕЙ «ЛЛК-ИНТЕРНЕШНЛ» — ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ ЛУКОЙЛ, НАЧИНАЕТ ТЕСТИРОВАНИЕ АВТОМОБИЛЯ VOLKSWAGEN CRAFTER KASTEN С ДИЗЕЛЬНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ, СООТВЕТСТВУЮЩИМ ЕВРОПЕЙСКИМ ЭКОЛОГИЧЕСКИМ НОРМАМ ЕВРО-6. ОДНОВРЕМЕННО НА ЭТОМ АВТО ОПРОБУЮТСЯ ТРИ ВИДА ИННОВАЦИОННОЙ ПРОДУКЦИИ ЛУКОЙЛ: МОТОРНОЕ МАСЛО LUKOIL GENESIS ARMORTECH GC 5W-30, СИНТЕТИЧЕСКОЕ ТРАНСМИССИОННОЕ МАСЛО LUKOIL ATF SYNTH IV, ТОРМОЗНАЯ ЖИДКОСТЬ LUKOIL DOT 4 CLASS 6

МАКСИМ ПРИХОДЬКО ▢ ФОТО АВТОРА И ЛУКОЙЛ

За шесть месяцев автомобиль должен пройти не менее 60 тыс. км. Эксплуатирующая организация будет вести бортовой журнал с отметками пробега, загрузки и особенностей транспортной работы. Обслуживание автомобиля будет проводиться в официальном дилерском центре Volkswagen.

Выбранная для испытаний модель имеет самый современный двигатель с точки зрения экологии. Двухлитровый дизель Volkswagen TDI (140 л. с., 410 Нм), способный работать при высокой нагрузке, сочетается с 8-ступенчатой автоматической коробкой передач, которая помогает существенно улучшить экономичность за счет оптимизации оборотов двигателя и ранней блокировки гидротрансформатора. Для такой силовой линии нужны очень качественные масла.

Испытания проходят в жестких условиях в Московском регионе, где главную нагрузку дадут пробки. Старт проекта дан 8 октября в Москве. Специалисты будут периодически отбирать пробы масел и других эксплуатационных жидкостей. Чтобы испытания прошли объективно, к испытаниям будет привлечена независимая лаборатория. При подведении итогов в ЛУКОЙЛе намерены руководствоваться только их результатами. Промежуточные итоги теста будут публиковаться в журнале «5 колесо» ежемесячно. ▢

ПРОДУКТЫ ДЛЯ ТЕСТИРОВАНИЯ

LUKOIL GENESIS ARMORTECH GC 5W-30
Синтетическое всесезонное масло, разработанное специально для бензиновых и дизельных двигателей немецких концернов Volkswagen (допуски VW504 00/507 00), Audi, Porsche (допуск C30), в том числе оборудованных фильтром сажевых частиц.

LUKOIL ATF SYNTH VI
Высококачественное синтетическое трансмиссионное масло для автоматических КП легковых автомобилей и легких грузовиков.

LUKOIL DOT 4 CLASS 6
Высококачественная тормозная жидкость с улучшенными эксплуатационными свойствами. Не оказывает отрицательного воздействия на детали тормозной системы и обладает повышенной термической стабильностью. Предназначена для использования в гидроприводах тормозных систем и сцеплений автомобилей отечественного и зарубежного производства.

«ВЫБРАННЫЙ ДЛЯ ИСПЫТАНИЙ ФУРГОН VOLKSWAGEN CRAFTER KASTEN ИМЕЕТ САМУЮ СОВРЕМЕННУЮ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ЭКОЛОГИИ СИЛОВУЮ УСТАНОВКУ»

В НОГУ СО ВРЕМЕНЕМ

Шинный бизнес Группы «Татнефть» KAMA TYRES развивает сотрудничество с маркетплейсами: официальный интернет-магазин KAMATYRES.SHOP открыл виртуальные витрины на площадках Pulscen.ru, Blizko.ru и Vsekolesa.ru. Посетители этих сайтов смогут приобрести легковые, легкогрузовые, грузовые, цельнометаллокордные, индустриальные и восстановленные шины производства KAMA TYRES напрямую от производителя. В портфеле предложений представлены бренды Viatti, KAMA, KAMA PRO, KAMARETREAD. Также в ассортименте будут представлены моторные масла «Татнефть», сверхкомплектные ободные ленты и камеры. В ассортименте KAMATYRES.SHOP представлено порядка 400 товарных позиций.

ДЛЯ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ

В начале октября было объявлено о том, что компания BorgWarner завершила сделку по приобретению Delphi Technologies. Объединение должно обеспечить BorgWarner высокую конкурентоспособность с учетом перспективных тенденций в производстве силовых агрегатов. В свою очередь, Delphi Technologies привнесет в проект свои разработки в области силовой электроники, налаженные производственные мощности, базу поставщиков и новых заказчиков. Новое предприятие обеспечит своим клиентам широкий ассортимент продуктов силовой электроники (включая высоковольтные инверторы, преобразователи, бортовые зарядные устройства и системы управления аккумуляторами) и дополнительные возможности в виде поставок программного обеспечения. Продукция фирмы Delphi Technologies в сфере коммерческих транспортных средств и послепродажного обслуживания позволит сбалансировать производство оборудования для легковых автомобилей и коммерческих транспортных средств, а также снабжение запчастями сферы aftermarket. Став товарной маркой компании BorgWarner, подразделение фирмы Delphi Technologies, занятое послепродажным обслуживанием, сохранит свою корпоративную идентичность.

С НЕБЕС НА ЗЕМЛЮ

Jaguar Land Rover принимает участие в проекте по исследованию легких металлов и композитных материалов, которые могут быть использованы при производстве автомобилей в будущем. За два года исследований, которые пройдут в экстремальных условиях Северной Америки на маршруте, превышающем 400 000 километров, компания изучит, насколько устойчивы материалы к коррозии в различных условиях окружающей среды. Для этого будут использоваться технологии, разработанные для аэрокосмической отрасли. На образцы новых металлов и композитов будут установлены специальные датчики, которые в непрерывном режиме станут следить за состоянием материала и направлять информацию команде разработчиков, находящихся в Великобритании.

ЗА ЧИСТОТУ ВОЗДУХА

Достоверный анализ состава выхлопных газов – основа их эффективной очистки. Для этого в выхлопные системы современных легковых и коммерческих автомобилей интегрируются различные датчики. Все они соединены с системами бортовой диагностики, благодаря чему могут быть легко идентифицированы и проверены на предмет неисправностей с помощью диагностического тестера.

Помимо лямбда-зондов, датчиков твердых частиц и датчиков дифференциального давления ассортимент Bosch теперь включает датчики температуры выхлопных газов, а также совершенно новую разработку – датчики оксидов азота, рассчитанные на использование в большинстве моделей автомобилей на европейском рынке. Комбинируя эти датчики с системой очистки выхлопных газов Denoxtronic, мастерские получают полный набор компонентов для системы очистки выхлопных газов, качество которых полностью соответствует стандартам автопроизводителей.

12+

20 Лет

РАДИО

Музыки много. Шансон – один!

Реклама

СЛАГАЕМЫЕ УСПЕХА

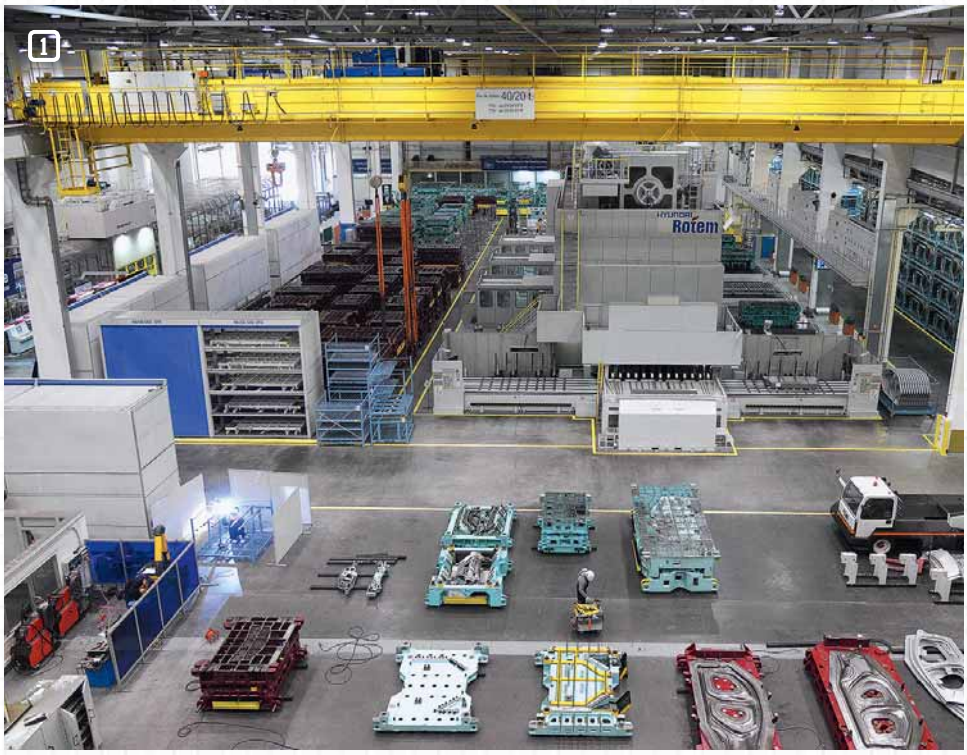
САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОМУ «ХЕНДЭ МОТОР МАНУФАКТУРИНГ РУС» ИСПОЛНИЛОСЬ ДЕСЯТЬ ЛЕТ. С ОДНОЙ СТОРОНЫ, ДЛЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА ЭТО НЕМНОГО. С ДРУГОЙ – ЭТО БЫЛО ДЕСЯТИЛЕТИЕ АКТИВНОГО РАЗВИТИЯ, РЕЗУЛЬТАТОМ КОТОРОГО СТАЛИ ВПЕЧАТЛЯЮЩИЕ ПОКАЗАТЕЛИ

▢ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ ▢ ФОТО АВТОРА

Договор с правительством Санкт-Петербурга о строительстве «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус» («ХММР») был подписан в 2007 году, в июне 2008-го началось строительство, а 21 сентября 2010 года состоялось торжественное открытие производства. Это был, так сказать, церемониальный старт. К примеру, еще в мае 2010-го была запущена линия штамповки с совокупной мощностью в 5100 тонн. В связи с этим стоит напомнить, что «ХММР» – завод полного цикла. Это значит, что на предприятие поставляется холоднокатаная сталь, все необходимые комплектующие... То есть автомобили здесь создаются буквально с нуля, и экскурсия по технологическим линиям действительно впечатляет. Нужно добавить, что в строительство и дальнейшее развитие предприятия был инвестирован 1 млрд долларов.

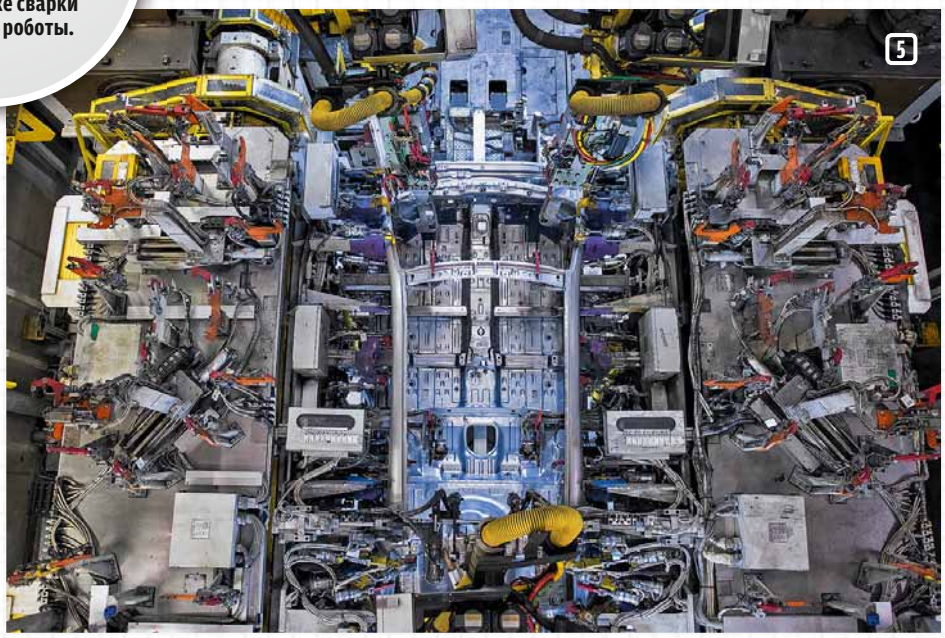
ЗАВОД, В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ, ОРИЕНТИРОВАН НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК, НО И ЭКСПОРТНЫЕ ПРОГРАММЫ БЕЗ ВНИМАНИЯ НЕ ОСТАЛИСЬ – ЗА ГРАНИЦУ УЖЕ ПОСТАВЛЕНО ПОРЯДКА 140 000 АВТОМОБИЛЕЙ.

Завод, в первую очередь, ориентирован на российский рынок, но и экспортные программы без внимания не остались – за границу уже поставлено порядка 140 000 автомобилей. Только с января по сентябрь этого года завод экспортировал 12 700 машин, что почти на 10 % выше, чем за тот же период в прошлом году. Основными рынками экспорта остаются Беларусь и Казахстан, а до недавнего времени в этом списке значилась и Украина. При необходимости объем экспортных поставок может быть увеличен, но, как уже было сказано выше, в приоритете российский потребитель. И еще несколько цифр, говорящих о глобальности проекта. При изначальном годовом плане в 100 000 автомобилей уже второй год работы завода был отмечен выпуском 200 000 машин. В 2018 году из цехов завода вышло 246 500 автомобилей, а в прошлом году – 245 000. Февраль 2020-го был отмечен выпуском 2-миллионного автомобиля, и на сегодняшний день количество выпущенных машин превысило 2 100 000 штук. Движущей силой увеличения количественной составляющей стал, конечно же, спрос на автомобили, выпускаемые «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус», но для осуществления планов по увеличению производства необходима регулярная модернизация практически всех заводских процессов. Как, впрочем, и расширение производственных площадей. Кстати, в распоряжении завода находится территория в 200 га, из которых сегодня использована лишь одна треть.



Сегодняшний завод «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус» является одним из самых современных производственных комплексов в России. И если на старте производства здесь было задействовано 111 промышленных роботов, то сегодня их уже 245. Робот – не просто агрегат, облегчающий труд рабочего, но и гарант качества. Особенно заметно преимущество «искусственного интеллекта» на линиях сварки и окраски, где раньше большая часть операций производилась вручную. И здесь опять не обойтись без цифр. Если на первом этапе с конвейера в течение часа сходило 32 автомобиля и на производство одной машины требовалось 20 часов, сегодня эффективность работы повысилась до числа 45,5, и один автомобиль изготавливается за 15 часов. Кроме того, если при запуске производства работа производилась в одну смену, теперь завод работает в режиме 24 часов в три смены при пятидневной рабочей неделе. Такой график позволяет в сутки выпускать 900 автомобилей. Понятно, что такие объемы производства стали возможны не только благодаря режиму работы. Постоянная модернизация производства, увеличение численности персонала (штат вырос с 1495 до 2416 человек). Здесь важно учесть, что это хорошо обученный персонал, многие из сотрудников «ХММР» прошли стажировку на предприятиях Hyundai в Чехии, Словакии или Корее. Интересно то, что на период запуска завода средний возраст операторов на линии составлял 26 лет, а сегодня это 32 года. Статистика такого «взросления» объясняется тем, что две трети операторов работают на заводе уже более пяти лет, а 400 сотрудников и вовсе превысили 10-летний стаж. Текучка здесь крайне низкая, а вот образовательный ценз высок – 29 % операторов имеют высшее образование. И еще... за 10 лет существования «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус» здесь не было сокращений персонала! Кроме того, сотрудники российского завода Hyundai надежно защищены в социальной сфере. Например, на пике эпидемии вируса COVID-19 завод был остановлен на две недели, но зарплата рабочим все равно выплачивалась. Кстати, для сотрудников завода тесты на COVID включены в полис ОМС.

1 2 3 С самого начала «ХММР» задумывался как завод полного цикла. Все начинается с поставки стали и штамповки. 4 5 В цехе сварки царствуют роботы.



ПРОИЗВОДСТВО 10 ЛЕТ ЗАВОДУ HYUNDAI В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

1 Роботы в цехе окраски – это и скорость, и качество.
2 3 Сборочный цех. Установка стекол и передней панели.
4 Завершающий аккорд на линии: заливка технических жидкостей. После этого автомобили отправляются на тестовый участок.

Когда мы говорим о зарубежном предприятии, работающем в России, то важным звеном этой работы является уровень локализации. В случае с «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус» эта работа заслуживает особого внимания – завод объединил в непосредственной близости от своих производственных площадей целый пул поставщиков. Всего же для поставки компонентов и материалов на завод Hyundai задействовано 2300 российских компаний. Hyundai Mobis поставляет на завод передние панели и бамперы, Hyundai Steel – рулоны и листы стали, PeterForm – кузовные панели, Daewon – сиденья... Этот список можно продолжать и продолжать. Важным моментом в сфере обязательств по локализации стало строительство завода двигателей Hyundai WIA со штатом порядка 500 человек, сдача которого планируется в октябре 2021 года. Таким образом, уже в конце следующего года на «ХММР» начнется установка на автомобили российских двигателей объемом 1,6 литра. Первоначально планируется выпускать 220 000 моторов с последующей возможностью увеличения этого количества до 300 000. При этом директор по производству «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус» Андрей Казак отмечает, что вектор развития направлен на увеличение уровня локализации, но самым важным является то, что качество комплектующих не может быть ниже стандарта, определенного компанией, а выбор новых поставщиков не должен привести к удорожанию конечного продукта.

Сегодня на санкт-петербургском заводе Hyundai выпускается три модели: популярный седан Hyundai Solaris, лидер продаж в сегменте SUV Hyundai Creta и седан Kia Rio. Алгоритм производства таков, что всегда есть возможность быстро реагировать на потребности рынка. Например, в непростые периоды 2015-2016 годов были расширены экспортные программы – в Египет, Тунис и Алжир было поставлено около 6000 автомобилей. Как только ситуация выровнялась, завод начал в полном объеме удовлетворять нужды российского рынка. Сейчас, во многом благодаря моделям Solaris и Creta, «Хенде Мотор СНГ» уверенно удерживает долю рынка в 10%. Проверку на прочность компания прошла и в период пандемии: не обрушились цепочки поставок, завод быстро восстановился, активно реанимировалась дилерская сеть. Все вышесказанное подтверждают и цифры. До последнего времени рекордным был сентябрь 2013 года – тогда было продано 17 170 автомобилей Hyundai, но в августе 2020-го объем продаж вырос до 17 570 машин. 70% этого рекордного показателя составила продукция санкт-петербургского завода Hyundai. Сентябрь этого года был отмечен новым успехом – по сравнению с августом продажи выросли еще на 5% (было продано 18 380 автомобилей), таким образом, в сравнении с тем же периодом прошлого года продажи увеличились на 14,5%.

О гибкости «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус» уже говорилось выше, и объемы выпуска предприятия напрямую связаны с востребованностью продукции в дилерской сети. В первом полугодии этого года из-за эпидемиологических проблем было выпущено всего 73 000 автомобилей, но сейчас производство восстановлено в полном объеме – только в августе выпущено 22 400 автомобилей Hyundai и Kia, а в сентябре – уже 24 000. Разумеется, планы производства напрямую связаны с тем, какие задачи ставит перед собой сеть дистрибуции. Так что, 900 автомобилей в сутки – это не предел для санкт-петербургского «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус». Как уже было сказано, питерское предприятие является одним из самых современных заводов отрасли, но скептиков, не верящих в «пророков в своем отечестве» и утверждающих, что в России сложно выпустить качественный автомобиль родом из Кореи, еще хватает. Специально для них стоит отметить, что «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус» за время своей, пока еще не очень длинной, истории пять раз становился лучшим заводом в структуре Hyundai. ▢

ПОДАРОК К ЮБИЛЕЮ

Что может презентовать автозавод в честь собственного юбилея почитателям марки? Конечно же, автомобиль. С выбором марки и модели тоже все логично – Hyundai Solaris стал первым автомобилем, запущенным в производство на «Хенде Мотор СНГ». Юбилейная серия Solaris «10 лет», выпущенная ограниченным тиражом в 4500 экземпляров, предлагается в двух комплектациях с моторами 1,4 и 1,6 литра и с 6-ступенчатыми механической и автоматической коробками передач. В комплектацию Active Plus входят хромированная решетка радиатора, 15-дюймовые легкосплавные диски, задние дисковые тормоза, регулировка рулевой колонки по вылету, центральный подголовник на задних сиденьях, порт USB для пассажиров задних сидений, регулируемый подлокотник с боксом, а также полноценное запасное колесо. Оснащение Comfort юбилейной серии дополнено светодиодными ДХЛ, передними противотуманными фарами и светодиодными фарами со статичной подсветкой поворотов, передним парктроником и задними датчиками парковки, датчиком света, климат-контролем, регулируемым подлокотником с боксом и USB-разъемом для пассажиров задних сидений. Остается ожидать начала продаж юбилейной серии, накануне которой будет объявлена и стоимость Hyundai Solaris «10 лет».

ВСЕГДА В ЧЁТКОМ ФОКУСЕ для Вашей безопасности
alca GERMANY
WINTER
www.alca-germany.de
alca
530mm-21"
WINTER
Обновлённые зимние щётки стеклоочистителя alca® WINTER –
защитят Вас в пути даже в экстремальные мороз и снег
Реклама

ОТКРОЙ СВОЮ
ИСТИННУЮ СТРАСТЬ
реклама
TOYO TIRES
Open Roads Await*
*Все дороги открыты

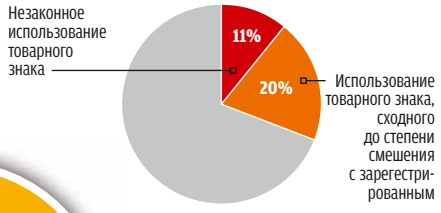
ВНИМАНИЕ, КОНТРАФАКТ! ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

АВТОПАРК РОССИИ НАСЧИТЫВАЕТ 53 МЛН АВТОМОБИЛЕЙ, И РАНО ИЛИ ПОЗДНО КАЖДОМУ ПРЕДСТАВИТЕЛЮ ЭТОЙ АРМАДЫ ПОТРЕБУЕТСЯ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ. ОТ ПЛАНОВОГО ТО ДО СЕРЬЕЗНОГО «ХИРУРГИЧЕСКОГО» ВМЕШАТЕЛЬСТВА. А ЗНАЧИТ, РЫНОК ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ ВСЕГДА БУДЕТ ПРОЦВЕТАТЬ И НАША ВОВЛЕЧЕННОСТЬ В ПРОЦЕСС РЕАЛИЗАЦИИ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ БУДЕТ ВЫСОКОЙ. ВАЖНО, НАСКОЛЬКО ЧЕСТНЫ ИГРОКИ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ НА ЭТОМ РЫНКЕ

▢ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ ▢ ИЛЛЮСТРАЦИИ АВТОРА И «ТИАР-ЦЕНТРА»

В 2019 ГОДУ ОБЪЕМ РЫНКА ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ В ДЕНЕЖНОМ ВЫРАЖЕНИИ СОСТАВИЛ 1,1 ТРИЛЛИОНА РУБЛЕЙ, И ДОЛЯ КОНТРАФАКТА ЗДЕСЬ РАВНЯЛАСЬ 348 МЛРД.

ДОЛЯ КОНТРАФАКТНЫХ АВТОКОМПОНЕНТОВ НА ВТОРИЧНОМ РЫНКЕ РОССИИ В 2019 Г.



ДЕТАЛИ, КОТОРЫЕ МЫ ВЫБИРАЕМ

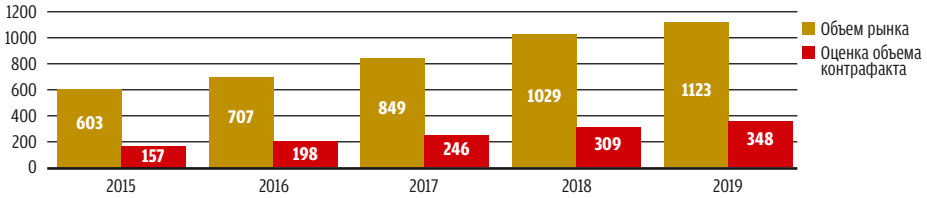
Вбейте в строку поисковика любую автомобильную деталь, и вы получите огромное количество предложений. Магазины, рынки, интернет-платформы... Только выбирайте. Приемлемая цена, близость точки продажи к дому, советы друзей – мол, я покупал, и эта штука до сих пор работает: вот на чем зачастую основывается наш выбор.

А теперь цифры: в 2019 году объем рынка запасных частей в денежном выражении составил 1,1 трлн рублей, и доля контрафакта здесь равнялась 348 млрд. Это 31% (!) – по данным исследования, проведенным «ТИАР-Центром» и компанией Osram, запчасти подделывают чаще, чем другие непродовольственные товары. Здесь стоит немного углубиться в терминологию. Контрафакт – это подделка продукции, на которой незаконно размещен товарный знак или обозначение, схожее степени смешения с официальным товарным знаком. Куда важнее другое. Контрафакт в большинстве случаев является фальсификатом, то есть продуктом, который по своему качеству не соответствует техническим стандартам и имеет неверную информацию о своих технических характеристиках. Если же перейти с суконного юридического языка на человеческий, то, погнавшись за ценой или поверив недобросовестному продавцу, мы приобретаем лампы головного света, которые в темное время не обеспечат нам декларированной освещенности, или тормозные колодки, которые... об этом и думать не хочется. Если же вы гордитесь своей гражданской позицией, то наверняка подумаете и о том, что государство недополучит в бюджет приличную часть денежных средств от налогов, а законопослушные производители автокомпонентов в столь нечестной конкурентной борьбе (цена контрафактной детали на 30-50% ниже оригинальной) еще и рискуют своей репутацией. Об экологической составляющей мы пока не слишком задумываемся, но и она присутствует. Срок службы таких запчастей меньше, чем у оригинальных, а значит и утилизировать их нужно чаще. Настораживает и динамика увеличения объема контрафакта – она выше, чем рост рынка в целом.

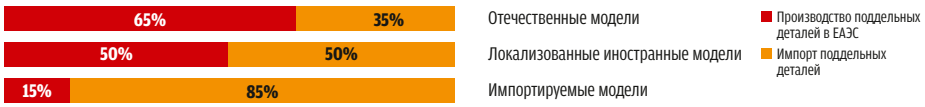
ОТКУДА ЧТО БЕРЕТСЯ?

Чаще всего подделываются расходные материалы: фильтры (самыми популярными здесь являются мас-

ВТОРИЧНЫЙ РЫНОК АВТОМОБИЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ И ДОЛЯ КОНТРАФАКТА НА НЕМ (МЛРД РУБ.)



СООТНОШЕНИЕ МЕЖДУ ИМПОРТОМ И ВНУТРЕННИМ ПРОИЗВОДСТВОМ КОНТРАФАКТНЫХ АВТОКОМПОНЕНТОВ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ СТРАНЫ ПРОИСХОЖДЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ



ляные), ремни и цепи, детали подвески, лампы (правда, по исследованиям «ТИАР-Центра», количество их подделок сокращается) и фары. Для отдельных категорий этих автокомпонентов доля контрафакта достигает 45%. Что касается автомобилей, то пик поставок контрафактных деталей для конкретной модели наступает через пять лет после начала ее запуска в производство. Это логично: нужно время, как для насыщения рынка этими автомобилями, так и для организации производства запасных частей. Естественно и то, что в наибольшей опасности находятся отечественные автомобили – в большинстве случаев фальсификат для них изготавливается в «гаражных» условиях. На выходе либо восстановленные детали, либо комплектующие, произведенные без соблюдения необходимых технологических процессов.

Куда лучше выглядят запчасти для иномарок, поставляемые из Турции и Китая. Их внешний вид подчас полностью соответствует оригиналу, но материалы и технологии, по которым они изготовлены, отличаются от стандартов, определенных автопроизводителями. Как правило, переупаковка таких деталей происходит уже в России, после прохождения партией таможенного контроля. Есть и примеры производства контрафакта на полноценных промышленных предприятиях, после чего заказчик упаковывает детали в коробки с незаконно нанесенным товарным знаком. Опасность таких изделий в том, что чаще всего, для повышения маржинальности, они произведены из более дешевых материалов.

ЕСТЬ СПРОС, БУДЕТ И ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Если для ремонта своего автомобиля вы обращаетесь в несетевой сервис, то вопрос мастера после диагностики наверняка будет звучать так: «Запчасти наши или сами привезете?». В части случаев клиент не захочет терять время на поиски нужной детали. Неудивительно, что через подобные мастерские реализуется самое большое количество контрафактных автокомпонентов. Далее в рейтинге сбыта контрафакта стоят оптово-розничные рынки – именно здесь отовариваются и представители вышеупомянутых мастерских, и владельцы многочисленных магазинчиков. Немало подделок реализуется и на онлайн-маркетплейсах, но здесь ситуация не столь тревожная. Дело в том, что крупные интернет-площадки предпочитают сотрудничать с настоящими владельцами товарных знаков, поэтому доля контрафакта в этом сегменте торговли постепенно снижается. Казалось бы, если покупатели откажутся от покупки контрафакта в пользу продукции честных производителей, то мир засияет радостными красками. Полно мечтать – бал правит простая арифметика: чем меньше покупательная способность населения, тем шире ворота для распространения контрафакта. Как, впрочем, и для производителей левых сертификатов соответствия, легализующих распространение фальсифицированных запчастей. Более того, с 2017 года прослеживается тенденция использования таких деталей для ремонта автомобилей за счет страховых компаний. Контроля качества запасных частей, используемых при ремонтах, осуществляемых по полисам ОСАГО, не предусмотрено.

ЧЕМ РИСКУЕМ

Ежегодно из-за технических неисправностей автомобилей происходит 6 тысяч ДТП, в которых погибает около 1000 человек. Да, не все из этих ДТП непосредственно связаны с установкой контрафактных деталей, но, к примеру, фальсифицированные тормозные диски и колодки, лампы и фары играют значительную роль в этой статистике. На одном из семинаров начальник отдела экономической безопасности АО «Лада-Имидж» Сергей Купцов продемонстрировал тормозную колодку-убийцу. Некая гибкая субстанция, которая при минимальном воздействии отслаивается от металлической пластины. К тому же эта штука еще и горит. Фальсифицированные лампы головного света зачастую не обеспечивают четкого светового пучка и имеют высокую долю вероятности ослепления водителей встречных автомобилей. «Многие автовладельцы недооценивают важность качественных источников света и не понимают, что, сэкономив незначительную сумму, подвергают риску не только себя и свою семью, но и, что куда хуже, других участников движения. Ведь мы знаем, что большая часть аварий происходит либо в темное время суток, либо в условиях недостаточной видимости», – отмечает специалист отдела «Специальное освещение» OSRAM Russia Артем Нуриахметов. В этой связи логично вспомнить и поговорку о том, что скупой платит дважды. Из-за поломки или некорректной работы недорогой детали, приобретенной в сомнительном пункте продажи, владелец автомобиля рискует попасть на дорогостоящий ремонт важных узлов автомобиля. Например, поддельная лампа запросто может сжечь проводку, а обломок контрафактной свечи зажигания, попавшей в цилиндр, с успехом обеспечить капитальный ремонт двигателя.

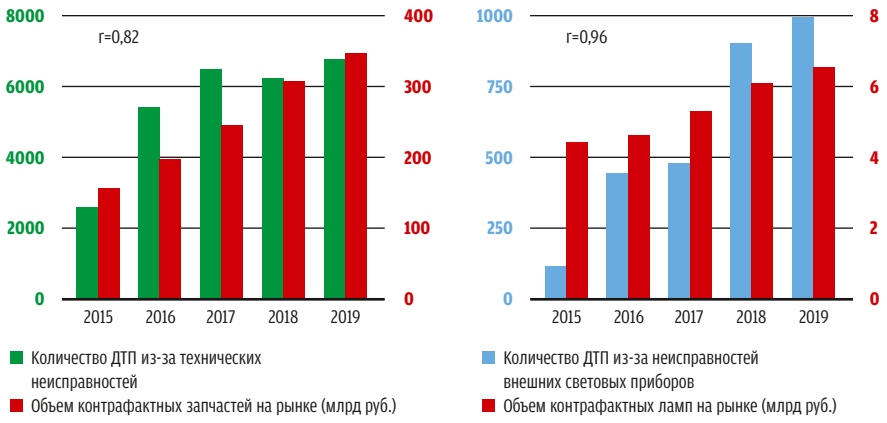
Итак, проблема видна, как говорится, невооруженным глазом. Есть ли способы ее решения? Или рынок контрафакта непобедим? Об этом во второй части нашего материала. ▢

1 Контрафактные лампы характеризуются неравномерным распределением светового пучка, что снижает их эффективность и несет риск ослепления водителей встречных автомобилей.

ПРИМЕРЫ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ФАКТОРОВ РИСКА, СВЯЗАННЫХ С ОБОРОТОМ КОНТРАФАКТНЫХ АВТОКОМПОНЕНТОВ

КОМПОНЕНТ	ФАКТОР РИСКА	УДЕЛЬНЫЙ ПОКАЗАТЕЛЬ УЩЕРБА	ГОДОВОЙ ПОКАЗАТЕЛЬ УЩЕРБА
Компоненты двигателя	Увеличение расходя топлива	Расход на километр в среднем в 2,6 раза больше, чем у оригинала	Увеличение объема отходов на 40 тыс. тонн
Ксеноновые лампы	Содержат ртуть, требуют специальной утилизации	Срок службы в среднем в 3 раза меньше оригинала	Увеличение объема отходов I класса опасности на 7,8 тонны

СОПОСТАВЛЕНИЕ КОЛИЧЕСТВА ДТП ИЗ-ЗА ТЕХНИЧЕСКИХ НЕИСПРАВНОСТЕЙ И ОБЪЕМА КОНТРАФАКТНЫХ КОМПОНЕНТОВ ДЛЯ РОССИЙСКОГО РЫНКА В ЦЕЛОМ (СЛЕВА) И СЕГМЕНТА ЛАМП (СПРАВА)



СМОТРЕТЬ ДАЛЬШЕ И ШИРЕ

В РУБРИКЕ «ЭКСПЛУАТАЦИЯ» МЫ УДЕЛЯЕМ ВНИМАНИЕ МОМЕНТАМ, КОТОРЫЕ НЕ УСПЕВАЮТ РАСКРЫТЬСЯ ЗА ВРЕМЯ КОРОТКОГО, СТАНДАРТНОГО ТЕСТ-ДРАЙВА: УДОБНО ЛИ УСТАНАВЛИВАТЬ В АВТОМОБИЛЬ ДЕТСКОЕ КРЕСЛО, МОЖНО ЛИ ПОДРУЖИТЬСЯ С НАВОРОЧЕННЫМ ИНТЕРФЕЙСОМ МЕДИАЦЕНТРА, КАК МЕНЯЕТСЯ РАСХОД ТОПЛИВА ОТ СМЕНЫ РЕЖИМОВ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ И О МНОГОМ ДРУГОМ. НО ПОРОЙ МЫ ЗАБЫВАЕМ О ПРОСТЫХ, НО ВАЖНЫХ ВЕЩАХ. НАПРИМЕР, О ЩЕТКАХ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЕЙ

▢ МИХАИЛ СНЕГИРЕВСКИЙ ▢ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА

Важнейший постулат безопасности движения – смотреть дальше и шире. Можно сколько угодно развивать камеры, сенсорные датчики и радары, но они лишь дополняют хорошую обзорность. И, проектируя новые модели, автопроизводители прикладывают максимум возможностей, чтобы в поле зрения водителя попадало как можно больше информации. Но все их труды легко испортить неправильным отношением к щеткам стеклоочистителей.

Щетки стеклоочистителя делятся на три типа – каркасные, бескаркасные и гибридные. Мы уже рассказывали вам в прошлом номере, в чем между ними разница, какие у них плюсы и нюансы. В любом случае, независимо от выбранной категории, щетки должны подходить вашему автомобилю, плотно прилегать к лобовому стеклу, повторяя его изгиб, убирать всю воду с грязью и не оставлять разводов. Вместе с новым подопечным в рубрике «Эксплуатация» – гибридным кроссовером Lexus RX 450h – мы протестировали немецкие бескаркасные щетки Carberry. Испытание выпало как раз на сезон листопада, дождей и холодов, так что проверить щетки удалось в полной мере.

«ВАЖНО, ЧТОБЫ ИЗГИБ БЕСКАРКАСНОЙ ЩЕТКИ ПОВТОРЯЛ ИЗГИБ ЛОБОВОГО СТЕКЛА АВТОМОБИЛЯ»

В набор бескаркасных щеток Carberry входит множество переходников под разные типы креплений и подробная инструкция, так что проблем с установкой не возникло – все элементарно. Важно, чтобы изгиб бескаркасной щетки повторял изгиб лобового стекла автомобиля.

Щетки Carberry плотно прилегают к лобовому стеклу, не оставляя зазоров, и за один взмах успешно удаляют воду с грязью и опавшими листьями. Конечно, чем грязнее стекло, тем больше взмахов требуется щеткам для его очистки. Еще один плюс – щетки не оставляют раздражающих полос по радиусу прохода. За все время эксплуатации автомобиля щетки успешно справлялись со своей задачей и, что важно, выполняли работу без скрипов и прочих звуков. Так что высокий уровень акустического комфорта в обновленном Lexus RX 450h не был нарушен. ▢

НАСТРОЙ КИНО!

ВПЕРВЫЕ НА ТВ

11 НОЯБРЯ В 20:30

на телеканале

КИНОПРЕМЬЕРА

12+

реклама

www.nastroykino.ru Смотрите телеканал в пакете «Настрой кино!» операторов кабельного и спутникового телевидения.

ШИНЫ ПОД МИКРОСКОПОМ

В ЛИНЕЙКЕ BLIZZAK ОТ КОМПАНИИ BRIDGESTONE ПОПОЛНЕНИЕ – В ДЕКАБРЕ ПРОШЛОГО ГОДА НА ЗАВОДЕ В УЛЬЯНОВСКЕ НАЧАЛОСЬ ПРОИЗВОДСТВО ФРИКЦИОННОЙ МОДЕЛИ DM-V3, ПРЕДНАЗНАЧЕННОЙ ДЛЯ ВНЕДОРОЖНИКОВ И КРОССОВЕРОВ. ВСЕ ЛУЧШЕЕ ОТ ПРЕДЫДУЩИХ ВЕРСИЙ В ГЕНЕТИКЕ НОВИНКИ СОХРАНИЛОСЬ, НО РЕЗУЛЬТАТОМ ЭВОЛЮЦИИ СТАЛ ПРОДУКТ, ХАРАКТЕРИСТИКИ КОТОРОГО СЕРЬЕЗНО ОТЛИЧАЮТСЯ ОТ ТЕХ, КОТОРЫМИ ГОРДИЛИСЬ «ПРАРОДИТЕЛИ». БОЛЕЕ ТОГО, DM-V3 НЕ ПРОСТО ЛЕГКАЯ МОДИФИКАЦИЯ ПРЕДЫДУЩИХ ВЕРСИЙ, И, ГЛЯДЯ НА НЕЕ, НЕ НУЖНО ИСКАТЬ «ДЕСЯТЬ ОТЛИЧИЙ» – СХОДСТВО ЗДЕСЬ ВЕСЬМА НЕЗНАЧИТЕЛЬНОЕ. ТЕМ ИНТЕРЕСНЕЕ РАССМОТРЕТЬ «НОВОРОЖДЕННУЮ», ЧТО НАЗЫВАЕТСЯ, В ДЕТАЛЯХ ▢ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ ▢ ИЛЛЮСТРАЦИИ BRIDGESTONE

ИСТОРИЯ С ГЕОГРАФИЕЙ

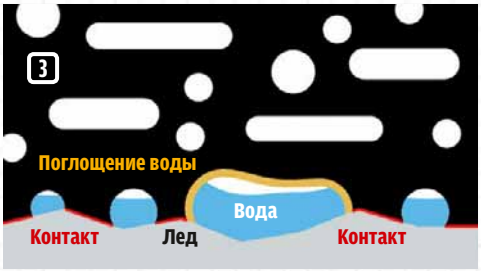
С Bridgestone у меня произошла любопытная история. Как-то в разговоре с представителями руководства компании я посетовал, что российские покупатели с некоторым недоверием относятся к зимним шинам, разработанным в «нескандинавских» регионах. Мол, высокое качество летних шин Bridgestone неоспоримо (еще бы – японская компания столько лет была представлена в самой «Формуле-1»), а вот сам факт японской зимы вызывает большие сомнения. А если нет настоящей зимы, значит и шины для суровых арктических условий разрабатывать не столь интересно. В ответ японцы из Bridgestone только пожали плечами и ограничились замечанием, что и зима в Японии что надо, и шины они разрабатывают не только для зимы мягкой, европейской. И если есть желание, то я могу в этом убедиться. Так я попал на зимний полигон Bridgestone, расположенный на острове Хоккайдо. Резюмируя, могу заверить, что и зима была холодной, и шины здесь разрабатывают с учетом именно тех климатических условий, в которых будет происходить эксплуатация.

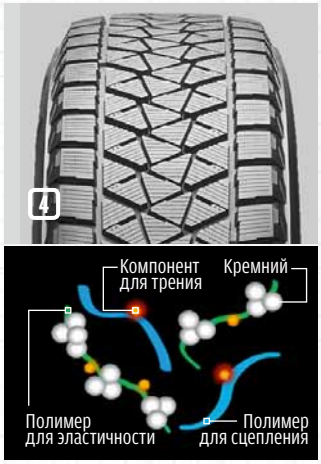
Марка Blizzak на мировых рынках появилась в 1988 году, и главным ее достоинством стал баланс характеристик. Уже на протяжении 19 лет Bridgestone Blizzak не только доминирует на шинном рынке Японии, но и является востребованным брендом и в Северной Европе, и в России, и в странах СНГ.

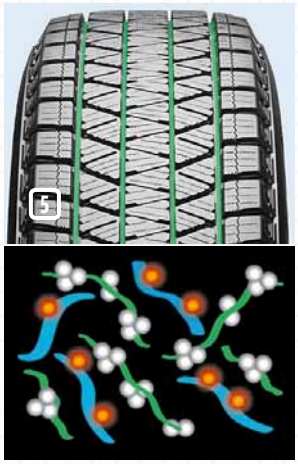
ОДЕЖКА, ПО КОТОРОЙ ВСТРЕЧАЮТ

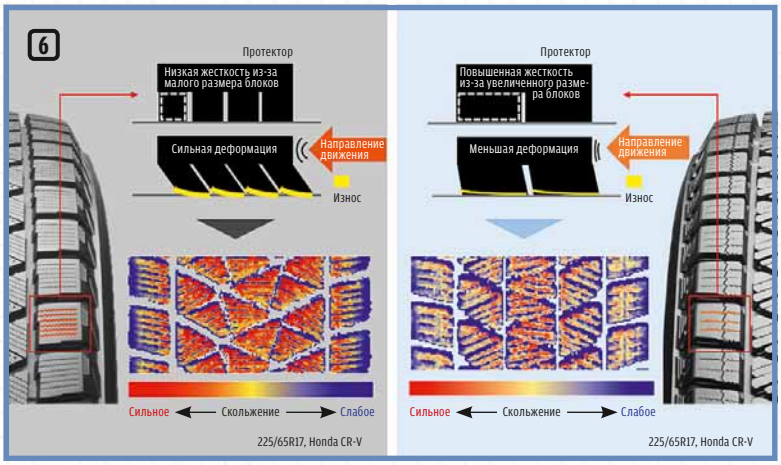
Если поставить рядом шины Blizzak DM-V2 и Blizzak DM-V3 и предложить потенциальным клиентам выбрать модель по внешнему виду протектора, то, скорее всего, электорат поровну разделится на два лагеря. Те, кто живет эмоциями, кто восхищается творчеством Василия Кандинского, а возможно, и анархист в душе, наверняка выберет DM-V2. Хотя и в рисунке протектора этой модели определенный порядок присутствует. А вот обладателям математического склада мышления, аккуратистам и почитателям гармонии во всем наверняка приглянется новинка. Но это так, лирика, а к симметричному дизайну DM-V3 действительно стоит присмотреться. В отличие от предшественницы, в центральной части протектора DM-V3 появились две дополнительные продольные канавки. Таким образом, площадь дренажа значительно увеличилась. Штука важная, позволяющая эффективно удалять из пятна контакта и воду, и снежную слякоть – прошлогодняя зима подтвердила, что такое покрытие на наших дорогах отнюдь не редкость. Испытания показали, что это решение позволило на 6% сократить тормозной путь на мокром покрытии в сравнении с показателями DM-V2. Скорее всего, пользователь,

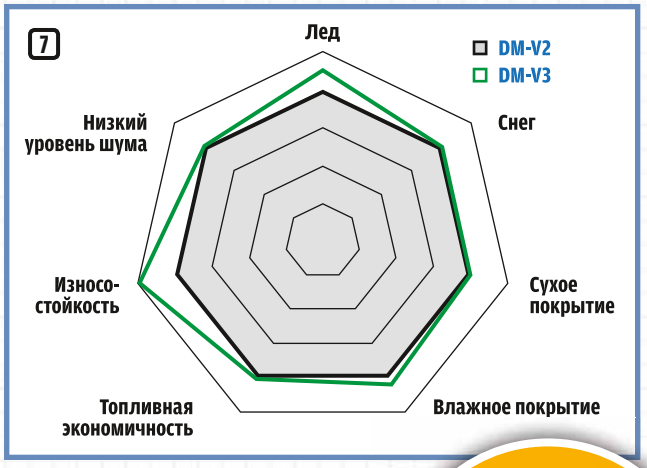
1 Увеличенная площадь продольных канавок улучшает отвод воды и снежной слякоти.
2 Оптимизация расположения канавок улучшила контакт с поверхностью.
3 Микропоры появляются в течение всего срока эксплуатации.

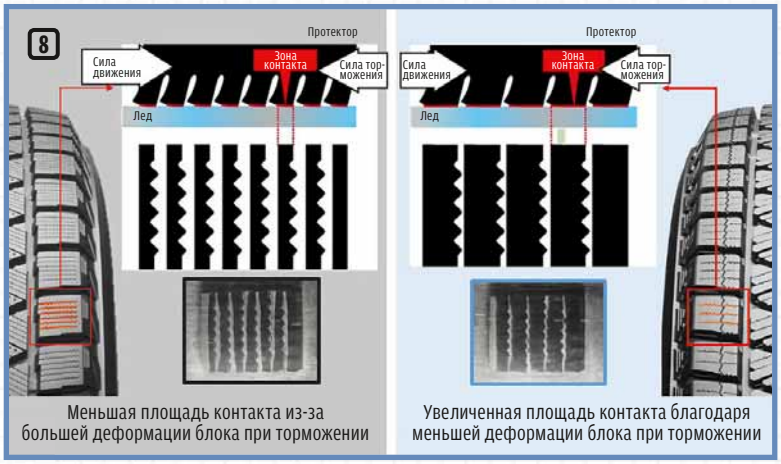












Меньшая площадь контакта из-за большей деформации блока при торможении

Увеличенная площадь контакта благодаря меньшей деформации блока при торможении

даже продвинутый, этого преимущества не ощутит, но подчас лишние 15–20 сантиметров тормозного пути могут существенно изменить дорожную ситуацию.

Блоки протектора в DM-V3 стали значительно крупнее, а ромбы, обрамляющие центральную дорожку, составлены из треугольников, поддерживающих друг друга. То есть мы имеем дело с жесткой конструкцией, препятствующей деформации блоков. В результате – высокий уровень курсовой устойчивости (за стабильность в поворотах отвечают жесткие блоки в боковой части) и повышенная износостойкость шины. Последнее, наверняка, положительно скажется и на бюджете обладателей DM-V3. Причем не иллюзорно: если опираться на данные внутренних испытаний Bridgestone, износостойкость DM-V3 на четверть выше, чем у предыдущей модели.

ЕСЛИ ОПИРАТЬСЯ НА ДАННЫЕ ВНУТРЕННИХ ИСПЫТАНИЙ BRIDGESTONE, ИЗНОСОСТОЙКОСТЬ DM-V3 НА ЧЕТВЕРТЬ ВЫШЕ, ЧЕМ У ПРЕДЫДУЩЕЙ МОДЕЛИ.

ВНУТРЕННИЙ МИР BLIZZAK DM-V3

Ламели – «червячки» на поверхности протектора – могут многое. Они цепляются за поверхность льда острыми кромками и, захватывая снег, улучшают контакт с заснеженной дорогой. Кроме того, располагаясь под разными углами, зигзагообразные ламели DM-V3 обеспечивают оптимальное сцепление по всем направлениям. То есть и при разгоне, и в случае торможения, и в повороте Blizzak DM-V3 неприятных сюрпризов не преподнесет. Вот казалось бы – чем больше ламелей и чем глубже они проникают в блок, тем лучше. Теоретически, да, но на практике простое увеличение числа ламелей сделает блоки более рыхлыми. А это серьезно навредит и управляемости, и эффективности торможения, и ходимости шины. В случае с DM-V3 ламели не только способствуют сцеплению, их конструкция еще и поддерживает жесткость блоков.

Если копнуть глубже, самой уникальной и секретной частью любой шины является резиновая смесь, из которой изготавливаются элементы конструкции. Протекторная часть DM-V3 сделана из второго поколения известного компаунда Active Multicell, который использовался в модели DM-V2, но в случае с новой шиной был значительно улучшен. Например, в составе появились оригинальные полимеры и компоненты, а их распределение в смеси оптимизировано. В результате контакт шины с дорожным покрытием стал лучше, чем у модели DM-V2, – тормозной путь на льду шин Blizzak DM-V3 сократился на 9 %. В связи с этим стоит отметить, что высокие характеристики шины при движении по льду поддерживает и фирменная технология Bridgestone – микропоры в протекторном слое, эффективно поглощающие воду.

4 Дизайн протектора модели DM-V2 и схематическое изображение полимеров в составе резиновой смеси (внизу).
5 Дизайн протектора модели DM-V3 и оптимизированное расположение полимеров нового поколения (внизу) в компаунде.
6 Повышенная жесткость блоков большого размера модели DM-V3 повышает износостойкость шины благодаря меньшей деформации и, соответственно, лучшему сцеплению без проскальзывания.
7 Сравнение характеристик моделей DM-V2 и DM-V3.
8 Увеличенное расстояние между канавками в боковой части шины DM-V3 (справа) и уменьшенная деформация блоков протектора обеспечивают лучший контакт с дорожной поверхностью при торможении на льду.

С учетом того, что Blizzak DM-V3 предназначена для внедорожников и кроссоверов, разработчики Bridgestone не обошли вниманием и прочность конструкции. Двойной слой нейлонового каркаса защищает боковину шины от повреждений на сложных участках дороги. В соответствии с сегментом автомобилей, на которые DM-V3 ориентирована, подготовлен и оптимальный ряд типоразмеров. В прошлом году на рынке было представлено только 12 размеров, а к наступающему зимнему сезону подготовлено уже 63 типоразмера с посадочными диаметрами от 15 до 22 дюймов.

РАЗУМНАЯ АЛЬТЕРНАТИВА

ШИНЫ ЯВЛЯЮТСЯ ЕДИНСТВЕННОЙ ФОРМОЙ КОНТАКТА АВТОМОБИЛЯ С ДОРОГОЙ, И ИМЕННО ОТ НИХ ВО МНОГОМ ЗАВИСЯТ КАК БЕЗОПАСНОСТЬ, ТАК И УРОВЕНЬ КОМФОРТА В ПОЕЗДКАХ. ЧТО ЖЕ КАСАЕТСЯ ВЫБОРА, ТО ВСЕ МЫ МАКСИМАЛИСТЫ, ЖЕЛАЮЩИЕ ПОЛУЧИТЬ ПРОДУКТ ВЫСОКОГО КАЧЕСТВА, НО ЗА РАЗУМНЫЕ ДЕНЬГИ. ВСЕ ВЫШЕСКАЗАННОЕ ЯВЛЯЕТСЯ ОСНОВАНИЕМ ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ НА БРЕНД TRIANGLE ▢ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ ▢ ФОТО «ТРАЙАНГЛ ШИНА»

ИЗВЕСТНОСТЬ БРЕНДА

В том, что при выборе продукта мы в первую очередь обращаем внимание на бренд, есть простая логика: компания известная, а значит, обладает современными производственными мощностями и достаточным бюджетом на разработки. Такой симбиоз позволяет выпускать продукцию высокого качества.

Бренд Triangle появился в 1976 году в Китае. Среди мировых шинных производителей «Трайангл шина» считается молодой. Но «юность – не порок», так как в современном мире именно молодые компании стараются использовать в своем развитии самое современное оборудование и передовые технологии. История «Трайангл шины» – это 40 лет стремительного развития. В начале 90-х годов прошлого века компания стала самым известным производителем радиальных коммерческих шин в своей стране и благодаря высокому качеству продукции вскоре вышла на международный рынок. В начале века нынешнего начался выпуск не только диагональных, но и радиальных крупногабаритных шин. Сегодняшняя «Трайангл шина» является крупнейшим производителем шин с годовым объемом производства около 30 миллионов шин более 5000 типоразмеров, поставляет свою продукцию на первичную комплектацию более чем на полусотню автомобильных заводов. Что касается присутствия на мировых рынках, то компания занимает четвертое место в рейтинге производителей крупногабаритных шин и 15-е место в списке 75 крупнейших представителей шинной индустрии, а ее продукция продается в более чем 180 странах и регионах мира.

Изделия «Трайангл шины» востребованы на конвейерах таких крупных компаний, как Caterpillar (13 лет подряд «Трайангл шина» получает награды от компании Caterpillar как самый надежный поставщик), Volvo, General Motors, Nissan, Komatsu, Liebherr. Успех «Трайангл шины» определяется не только масштабами производства, но и современными центрами исследований и разработок, в развитие которых делаются очень серьезные инвестиции. Все новые производственные площадки Triangle Tyre создавались по стандартам индустрии 4.0, то есть с широким использованием роботизированных систем и цифровых технологий. Автоматизированные системы производства позволяют максимально точно выполнять весь производственный цикл, начиная от поступления заказа до складирования готовой продукции. В этом случае минимизируется влияние человеческого фактора, а значит, качество выпускаемой продукции не подлежит сомнению. Благодаря высокому уровню модернизации на заводах «Трайангл шина» выпускаются продукты высокого качества, причем себестоимость товара невысокая, что позволяет продукции быть конкурентоспособной на международном рынке.

ШИНЫ НА ЛЮБОЙ ВКУС

Оптимальное соотношение цены и качества – вот что отличает продукцию «Трайангл шины». Но не менее важен и ассортимент, тем более для такого требовательного рынка, как российский. С учетом этого «Трайангл шина» предлагает большой выбор моделей как в летней, так и в зимней линейках, и самым серьезным вызовом для любой шинной компании являются зимние модели. При этом «Трайангл шина» не просто удерживает свою «сезонную» долю рынка, но и регулярно представляет новые версии шин. Из одиннадцати моделей, которые компания предложила в сезоне 2019-2020 годов, восемь – нешипованные. В категории фрикционных шин к уже известным и популярным PL01, TR777, TR797, LL01, TR737, TR787 и TR767 не так давно добавилась и модель

«ТРАЙАНГЛ» В РОССИИ

«Трайангл шина» вышла на российский рынок в 2006 году и стала одной из самых клиентоориентированных шинных компаний. Благодаря расширению географии поставок и увеличению ассортимента бренд быстро завоевал популярность во всех регионах России. Особенно стоит отметить гибкость программ компании, быстро реагирующей на потребности рынка. Примером может служить увеличение производства легковых шин большого радиуса, выпуск зимних шин под шип, расширение линейки грузовых шин. Сегодняшний успех «Трайангл» на российском рынке не только очевиден, но и закономерен: в России и странах СНГ этот бренд представлен во всех сегментах: это и пассажирские шины, и шины для легкогрузовых автомобилей, а также шины для грузовиков и спецтехники.

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

1 Triangle WinterX TW401.
2 Triangle IceLinX TI501.

PL02. Линейка шипованных шин, в которую входили хорошо зарекомендовавшие себя модели PS01 и TR757, в преддверии зимы была дополнена новой моделью Triangle LS01. Зимний сезон-2020/2021 также будет отмечен интересными новинками. Это, во-первых, фрикционная шина WinterX TW401, представленная в 36 типоразмерах с посадочными диаметрами от 14 до 19 дюймов и ориентированная на мягкую зиму Центральной Европы.

Решение маркетологов «Трайангл шины» о выведении на российский рынок WinterX TW401 может показаться излишне смелым, но оно базируется на проведенных исследованиях, показывающих, что в регионах России такой тип шин тоже востребован. Тем более что в конструкции «европейки» учтены все факторы ее эксплуатации на дорогах с водяной пленкой или снежной слякотью. Эффективный дренаж, крупные блоки, обеспечивающие большое и стабильное пятно контакта, дизайн протектора, препятствующий деформации «связанных» блоков, что положительно сказывается на управляемости... На благо оптимального сцепления, а значит и безопасности, работают и оригинальная резиновая смесь, и многочисленные ламели. Кроме того, шина WinterX TW401 обладает высоким уровнем акустического комфорта.

Еще одна новинка, подготовленная к зимнему сезону и представленная в 50 типоразмерах с посадочными диаметрами от 14 до 20 дюймов, – шипуемая шина Triangle IceLinX TI501, разработанная в тесном сотрудничестве с финскими специалистами. Дизайн протектора с большим количеством жестких блоков позволяет оптимально распределить давление по всей площади пятна контакта, что обеспечивает и хорошую курсовую устойчивость, и стабильность при прохождении поворотов. И Triangle IceLinX TI501 как раз тот случай, когда опыт финнов, признанных экспертов в области шин для суровых зимних условий, успешно соединился с высокими технологиями «Трайангл».

ПОВЕРИТЬ И... ПРОВЕРИТЬ

В пользу выбора шин Triangle говорит много факторов. Это продукт, разработанный с помощью передовых технологий и произведенный на предприятиях, оснащенных самым современным оборудованием, а широкий ассортимент позволяет подобрать необходимый тип и размер шин для большинства автомобилей. «Вишенкой на торте» является привлекательная цена. В то же время эксплуатационные характеристики шин подтверждены многочисленными независимыми испытаниями. К примеру, в одном из зимних тестов, которые проводили наши коллеги, шина Snowlink PL01 стала лидером по соотношению цены и баллов, полученных в результате испытаний. Важно еще и то, что ни одно из проведенных испытаний шины Triangle Snowlink PL01 не провалили, продемонстрировав хороший баланс характеристик. Более того, в тесте на управляемость при выполнении экстремального маневра на снегу модель Snowlink PL01 оказалась в верхней части турнирной таблицы. Очень хорошие результаты Snowlink PL01 показала и по топливной экономичности.

А теперь самое интересное. Организаторы вышеописанного теста не только расставляли шины в порядке рейтинга эксплуатационных характеристик, где Triangle Snowlink PL01 оказалась крепким середнячком с вердиктом «хорошие шины», но и учитывали цену каждой шины, участвовавшей в испытаниях. В результате расчетов была определена оптимальная цена, которая соответствовала бы тем показателям, которые конкретная шина продемонстрировала в ходе тестов. Так вот, модель IceLinX TI501 стала весьма выгодным предложением, так как ее реальная цена оказалась на 9 % ниже оптимальной.

Итак, на что мы обращаем внимание при выборе шин? Во-первых, на бренд, гарантирующий нам качество продукта, а в случае с шинами еще и безопасность. Во-вторых, на результаты независимых испытаний. В-третьих, стараемся оценить, насколько приобретаемый нами продукт соответствует оптимальному соотношению цены и качества. Согласен, такой пазл не всегда просто сложить. Но в нашем случае картина с названием «Шины Трайангл» выглядит вполне завершенной. ▢

БИЗНЕС ПО ВОЗРАСТАЮЩЕЙ

ВИТАЛИЙ ГОРБЕНКО, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КОМПАНИИ «АРДЕН» (ВЛАДИВОСТОК)

Основное направление нашей компании – это грузовые шины, и с брендом Triangle мы работаем без перерыва уже одиннадцать лет. С каждым годом объем продаж увеличивается. В этом нет ничего удивительного, так как шины «Трайангл» обладают уникальным соотношением цены и качества. Наша компания работает в секторе aftermarket, у нас прекрасная обратная связь с конечным потребителем, и, как результат, клиентов, ориентированных на бренд «Трайангл», мы не теряем. Вместе с тем мы сами, проводя ресурсные тесты, убеждаемся в состоятельности этого продукта. К примеру, мы сравнивали шины «Трайангл» с шинами другого бренда из премиального сегмента. Тест, в котором мы оценивали стоимость километра пробега, проходил в реальных условиях на строительстве автодороги Владивосток – порт Восточный. В результате испытаний шины «Трайангл», при прочих равных эксплуатационных факторах, оказались на 17 % эффективнее, чем известный конкурент. Кроме всего прочего, с «Трайангл шиной» удобно работать – это не только отличная продуктовая линейка, но и оперативные поставки, и хорошая работа менеджмента. Неудивительно, что в сравнении с прошлым годом наши продажи в штуках выросли на 8 %.

РЕКЛАМА НЕ ТРЕБУЕТСЯ

ТАТЬЯНА ХАМЗИНА, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ГРУППЫ КОМПАНИЙ «РУСАВТО» (ИРКУТСК)

Мы работаем в сегменте легковых и легкогрузовых шин и с «Трайангл шиной» сотрудничаем уже девять лет. Начало этой работы было непростым – в нашем регионе большинство водителей предпочитало приобретать бывшие в употреблении японские шины. Понятно, какое отношение у них было к китайскому продукту. Для продвижения бренда Triangle мы использовали и телевидение, и рекламу на радио, но... больше всего надежд мы возлагали на «сарафанное радио». Мы предложили шины водителям маршрутных такси, а в том, что продукция «Трайангл шины» придется им по душе, не сомневались. Действительно, высокие эксплуатационные характеристики при демократичной цене (в зависимости от типоразмера она может быть в два, а то и в три раза ниже, чем продукция известных марок) произвели впечатление. В результате все больше и больше автомобилистов стало прислушиваться к отзывам профессионалов. Сегодня к нам за шинами приезжают владельцы и Mercedes, и Toyota Land Cruiser, и Lexus, а продажи растут с каждым годом. Если честно, сегодня крупномасштабная реклама продукции «Трайангл шины» в нашем регионе не требуется – достаточно, остановившись на светофоре, оглядеться, и рядом вы наверняка увидите автомобиль на шинах Triangle.

БЕЗ КОМПРОМИССОВ

ВЛАДИМИР ВАВИЛОВ, ВЕДУЩИЙ СПЕЦИАЛИСТ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ МАРКЕТИНГУ КОМПАНИИ «ПАУЭР ИНТЕРНЭШНЛ ШИНЫ» (МОСКВА)

В шинной индустрии я работаю более 20 лет, и уже три года в портфолио нашей компании представлен бренд Triangle. За весь период работы с этими шинами мы не получали сколь-либо серьезных рекламаций от потребителей, так же как и не наблюдали предвзятого отношения к тому, что этот продукт изготовлен в Китае. Как мне кажется, это результат правильного подхода к позиционированию своей продукции – компания не пытается обеспечить большие объемы продаж исключительно благодаря выгодной для клиентов цене, а стремится создать продукт высокого качества, который способен обеспечить безопасное вождение в любых погодных условиях. Я оцениваю продукцию «Трайангл» с инженерной точки зрения, и хорошим примером является новинка этого сезона, модель TI501, о высоких кондициях которой говорит дизайн ее протектора. Некрупные блоки имеют большое количество острых кромок, что обеспечивает хороший уровень сцепления в поперечном направлении. В то же время блоки соединены между собой перемычками, что препятствует их деформации в поворотах и при перестроениях... «Препарировать» TI501 можно и дальше, но все указывает на то, что модель сделана добротно и имеет высокие эксплуатационные характеристики. Кстати, немало хороших отзывов при отсутствии рекламаций получила и предшественница новой модели – шипованная шина Icelink PS01.

ЦВЕТ ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ

Предприятие «Техинком-Автомаш» начинает выпуск автотопливозаправщиков под брендом «Хамелеон». Объем емкостей новой линейки АТЗ лежит в диапазоне от 4,9 до 20 м^3, базовые шасси КАМАЗ, ГАЗ, «Урал», МАЗ, Isuzu, Hino, Hyundai, JAC. Производственные корпуса предприятия располагаются в подмосковном Егорьевске на площади 12 000 м^2. Полный цикл производства обеспечивают заготовительный цех, занимающийся раскроем металла и изготовлением деталей и узлов, сварочный цех, окрасочно-сушильный комплекс, участок подготовки и доработки шасси под монтаж оборудования, а также сборочный цех, выполняющий итоговую сборку, и участок комплектования готовой продукции. На производстве заняты более 40 специалистов с высоким уровнем квалификации и большим опытом работы в области производства автоемкостей различного назначения.

КОНКУРЕНЦИЯ В ЦЕНЕ

Ключевыми факторами, влияющими на принятие решения о приобретении коммерческой техники, являются стоимость запчастей, а также доступность и качество сервиса. Агентство Vector Market Research провело независимое исследование по стоимости запчастей для грузовых автомобилей полной массой до 12 тонн. Согласно полученным данным, ценовое предложение бренда Fuso в сравнении с конкурентами из Японии, Кореи и Италии является конкурентоспособным и сбалансированным.

Безусловными лидерами по результатам исследования стали цены на ключевые комплектующие Fuso, без которых невозможно безопасное функционирование автомобиля. Наиболее убедительные результаты в сравнении с ближайшими конкурентами показали такие группы, как сцепление (на 58 % ниже ближайшего конкурента), редуктор заднего моста (разница 29 %), колеса и ступицы (разница 36 %), система рулевого управления (разница в 28 %).

Отметим, что «корзина запасных частей», выбранных для исследования, состояла из 57 деталей. На этом фоне суммарная стоимость деталей для коммерческой техники Fuso оказалась идентичной корейскому конкуренту либо существенно дешевле (от 18 до 34 %) ближайших японских конкурентов.

ГОТОВЫ К РАБОТЕ

DAF Trucks представляет программу Ready to Go: с ее запуском каждый оператор, срочно нуждающийся в автомобиле со специализированной надстройкой, может получить такую технику в кратчайшие сроки.

Доступный арсенал включает двух-, трех- и четырехосные коммерческие автомобили для популярных областей применения, такие как бетоносмесители, самосвалы и кузова-фургоны с боковыми стенками-шторами. DAF Ready to Go уже предлагает около 100 автомобилей. Это число будет и далее быстро увеличиваться по мере распространения программы во все страны Европы. С октября 2020 года помимо Германии, Италии, Нидерландов, Бельгии, Франции, Польши, Чехии и Словакии программа доступна также и в России — как «Готовые и застроенные шасси DAF». Отмечается, что другие европейские страны будут включены в программу в течение года. В каждой упомянутой стране, где уже доступна программа Ready to Go, весь перечень автомобилей в наличии доступен благодаря интуитивно понятной функции поиска на региональном сайте DAF. Заказ можно оформить у местного дилера. После проверки спецификации доставка будет произведена в кратчайшие сроки. Все укомплектованные и готовые к эксплуатации шасси в наличии поставляются со специализированным кузовным оборудованием от ведущих производителей. Успех сезонных продаж зависит от способности быстро реагировать на запросы рынка. Возможность расширить автопарк в максимально сжатые сроки может быть важным преимуществом.

«КАМАЗ-ЛИЗИНГ» – БЫТЬ БЛИЖЕ К СВОИМ КЛИЕНТАМ

«КАМАЗ-ЛИЗИНГ» напоминает о работе представительств компании в крупных городах России. Каждый филиал Лизинговой компании «КАМАЗ», равно как и головной офис в Набережных Челнах, полноценно оказывает услуги лизинга грузовой автотехники КАМАЗ.

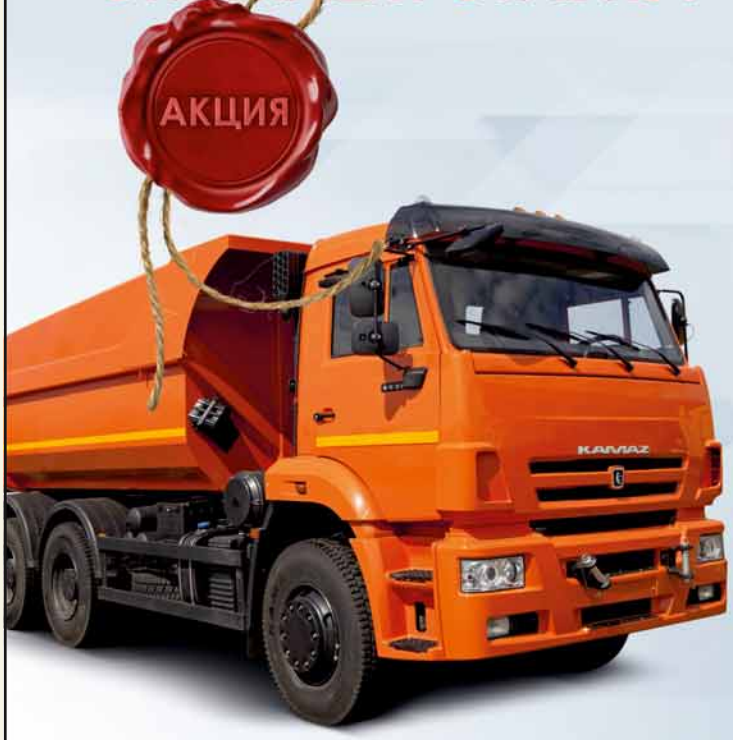
В любом из филиалов и центральном офисе «КАМАЗ-ЛИЗИНГа» клиенты могут воспользоваться финансовыми предложениями от КАМАЗа: акциями «Лови удачу!» и «Самосвал на спецусловиях», продуктом «KAMAZ-54901 в лизинг», программой по аренде техники с пробегом, предложением «Старый друг» для постоянных клиентов, «Лизингом оборудования» – специальной программой для дилеров ПАО «КАМАЗ».

«Вне зависимости от местонахождения клиентов мы предлагаем своим лизингополучателям эксклюзивные лизинговые программы приобретения автотехники КАМАЗ в лизинг от производителя. Кроме представительств в нашу компанию можно обратиться через любой дилерский центр ПАО ''КАМАЗ'', – отметил генеральный директор АО «Лизинговая компания КАМАЗ» Андрей Гладков.

Напомним, что «КАМАЗ-ЛИЗИНГ» образован известным российским автопроизводителем грузовой техники. Сегодня Лизинговая компания «КАМАЗ» является №1 на рынке лизинга КАМАЗов.

КАМАЗ ЛИЗИНГ
МАШИНА ВАШЕГО БИЗНЕСА

АКЦИЯ!
«Самосвал на спецусловиях»
СНИЖАЕМ СТАВКУ!



- Сниженная ставка лизинга
- Срок лизинга – до 60 месяцев
- Аванс от 10%
- Полное КАСКО – 1.07%
- Отсутствие любых комиссий

Акция действует до 31 декабря 2020 года.
Подробности об организаторе акции, правилах ее проведения и сроках уточняйте на сайте www.kamazleasing.ru
и по телефонам специалистов (8552) 45-27-32, 45-27-33

Весь товар сертифицирован. Лизинг автотехники осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ». Реклама.

8-800-555-00-99
www.kamazleasing.ru
www.kamaz.ru
kamaz_leasing

Подробную информацию о программах приобретения автотехники КАМАЗ в лизинг читайте на сайте www.kamazleasing.ru

КАМАЗ-ЛИЗИНГ в официальных дилерских центрах ПАО «КАМАЗ» по всей России

ЛУЧШЕ ВСЕХ

VOLKSWAGEN CRAFTER KASTEN 4MOTION ПОЛНАЯ МАССА: 3500 КГ
ЦЕНА: 4 220 000 ₽ **НАЧАЛО ПРОДАЖ:** 2017 Г.

СЕЗОН RDS GP 2020 ФИНИШИРОВАЛ. НАШ ЖУРНАЛ РЕГУЛЯРНО РАССКАЗЫВАЛ ВАМ О ТОМ, КАК ПРОХОДИЛИ СОРЕВНОВАНИЯ ОДНОЙ ИЗ САМЫХ ЗРЕЛИЩНЫХ АВТОДИСЦИПЛИН. НА ВСЕ ЭТАПЫ СОРЕВНОВАНИЙ МЫ ВЫЕЗЖАЛИ НА ПОЛНОПРИВОДНОМ КОММЕРЧЕСКОМ ФУРГОНЕ VOLKSWAGEN CRAFTER. ПРИШЕЛ ЧЕРЕД РАССКАЗА О ТОМ, ЧТО В МАШИНЕ НАМ ПОНРАВИЛОСЬ БОЛЬШЕ ВСЕГО

МАКСИМ ПРИХОДЬКО ▢ ФОТО МИХАИЛА ТАТАРИЦКОГО И ВАХТАНГА КОЛЬЦОВА

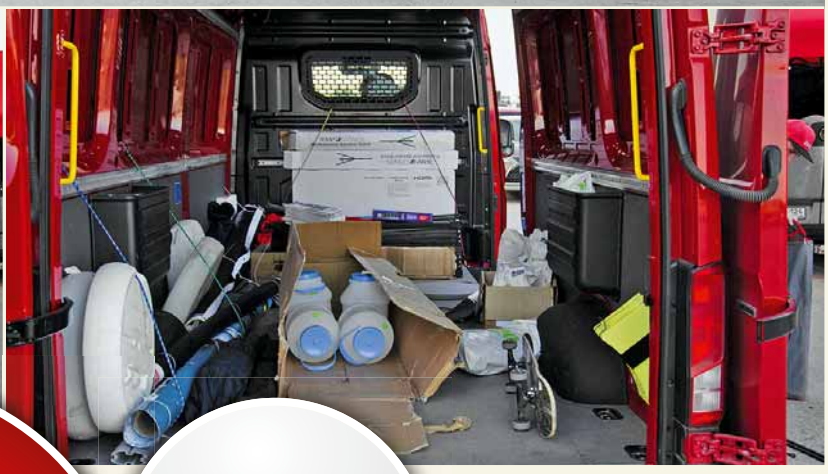
ТЕПЕРЬ, КОГДА МАШИНА ВОЗвращена в пресс-парк, мы все больше напоминаем героев комедии «Старики-разбойники». Помните момент, когда одного из главных персонажей провожают на пенсию и он узнает о себе много хорошего? Мы оказались примерно в такой же ситуации. Настал черед подведения итогов.

Сколько автодорог мы исколесили за это время, побывав в Подмосковье, Рязани, Нижнем Новгороде, Питере и Сочи. Расход топлива, кстати, по трассе не превышал 8,3 л/100 км. Один из нас и вовсе умудрился «привезти» расход 8 л ровно. В городской толчее фургон потреблял всего 10,2 л на «сотню». И это с загрузкой, хотя и неполной.

Напомним, здесь стоит 140-сильный наддувный дизельный мотор TDI с механической коробкой. В базовых комплектациях мотор тоже 2-литровый, но всего на 108 «лошадок». Этого запаса для большого фургона маловато, его мы не беремся рекомендовать. Еще один плюс машины — интервал обслуживания двигателя. Он составляет весомые 20 000 км. Для коммерческой техники то, что надо.

Так как двигатель относится к классу Евро-5, он оборудован системой рециркуляции EGR — хлопоты с заправкой реагентом AdBlue отпадают. Что касается дизельного топлива, заправляться стоит на брендовых АЗС. На всякий случай мы возили с собой 10-литровую канистру с топливом, дабы гарантированно дотянуть до хорошей заправки. Хотя у машины бак 75 л, но все равно. Это вокруг крупных городов брендовых АЗС полным-полно, а стоит уехать подальше…

Вначале мы немного расстроились, что для нашей страны нет версии машины с АКП, а теперь даже рады этому обстоятельству. Версия с АКП наверняка была бы



1 Штатная сигнализация позволяла, закрыв кабину, спокойно заниматься погрузкой-разгрузкой.

прожорливее. Если честно, то приезжали мы на каждый этап ранним утром, а уезжали из закрытого парка одними из последних. Если и попадали в пробки, то это были форс-мажорные события — аварии, объезд и прочее. Это мы к тому, что сильно «шуровать» рычагом механической коробки не приходилось.

Помнится, на ознакомительном тест-драйве мы со скепсисом рассматривали огромное количество подстаканников и полочек в кабине, думая, что это перебор. По итогам интенсивной эксплуатации с готовностью подтверждаем: их там в самый раз. Если ехать в машине на «дальняк», да еще втроем, как раз всем подстаканников хватит. В гнездо прикуривателя вставляли портативную кофеварку, за ее работу отвечал тот из нас, кто сидел посередине. Зато именно этот член экипажа имел право «командовать» температурой в салоне. Над кабиной была расположена дополнительная установка HVAG, которая отвечает за вентиляцию, обогрев и кондиционирование кабины. Обогревом не пользовались, а охлаждением — да. Работает мощно. Единственный вопрос — для чего этот «энергоблок»? Обычно такие устанавливают на автобусы, а ведь опция стоит хороших денег.

Машина наша была в самой российской комплектации, с полным приводом. В непролазную грязь мы не совались, но пару-тройку глинистых участков под Рязанью и Нижним Новгородом прихватили. Значок 4Motion на радиаторной решетке «отработал» на пять с плюсом, как и муфта. Раньше ее звали Haldex, теперь — BorgWarner. Полный привод сделан по-кроссоверному, двигатель расположен поперек. Если ваш путь хоть изредка пролегает через не всегда ровный асфальт либо он плохо очищен зимой, выбирайте Crafter Kasten 4Motion. При равномерном движении фургон ведет себя как переднеприводная машина — большая часть момента передается на передние колеса. При первых пробуксовках тут же в работу включается муфта, и дальше надо только держать фургон: база не маленькая, а машина протяженная в длину. На самый крайний случай была блокировка заднего дифференциала, которая активируется кнопкой на панели приборов — были варианты «нецелевого» использования

«ФУРГОН ДВИГАЕТ ВПЕРЕД 140-СИЛЬНЫЙ НАДДУВНЫЙ ДИЗЕЛЬНЫЙ МОТОР TDI С МЕХАНИЧЕСКОЙ КОРОБКОЙ»

авто для транспортировки в деревню дачной мебели одного из авторов, где эта «кнопка» пригодилась.

Теперь о самом главном — грузовом отсеке. За четыре с лишним миллиона рублей в вашем распоряжении просто пароходных размеров трюм, объемом в 16 м³. Большой шатер 3х6 м, который в разобранном виде больше напоминал кучу разномастных трубок, и объемный мешок, в котором были крыша и стены. А еще прибавьте кучу рекламных материалов, стойку с проекционным телевизором, сам «телек», флаги, а главное, журналы — все это поместилось. И осталось место. Кстати, в Нижнем мы помогли с эвакуацией соседям, интернет-магазину по продаже автозапчастей. В фургон помимо нашего добра влез

1

1 Шатер размерами 3х6 метров. Наши редакционные стены на время соревнований. Механики некоторых команд говорили нам, что лучше машины для технички не найти.

их шатер в полусобранном состоянии, коробки с запчастями, стендовая мебель и личные вещи.

Грузовые закрома еще хороши тем, что высота от пола до крыши составляет 1961 мм! Если вначале самые рослые из нашего экипажа вжимали голову в плечи, то потом при такелажных работах буквально с разгона забегали в фургон. Грузить свои пожитки после гонок, практически в сумерках нам помогали яркие LED-светильники. Задние двери распашные, до 270°, снабжены магнитными защелками. Немаловажный факт — штатная сигнализация позволяла, закрыв кабину, спокойно заниматься погрузкой-разгрузкой.

Единственный минус фургона — подвеска. Впереди стойки McPherson, как у всех, а вот задняя хоть и рессорная, но однолистовая, без подрессорника. Тем, кто с завистью разглядывал закрома машины, мы сообщали важную техническую характеристику — 3,5 тонны. Это полная масса «грузовика». При столь шикарных габаритных возможностях весовая нагрузка здесь явно скромная. За все время освещения гоночных этапов к нам не однажды заглядывали на огонек механики некоторых команд. По их отзывам, машины для технички лучше не найти. Пол выстлан влагостойкой фанерой толщиной 8 мм, для крепления груза предусмотрено 12 такелажных петель. Направляющие вдоль бортов с внутренней стороны фургона и вовсе вызывали у них жалобный стон: «Сколько шкафов с инструментом можно разместить». Фирменную систему для перевозки длинномеров с рейлингами под крышей мы так и не использовали. В этом не было нужды.

Под занавес нашего знакомства с машиной, на последнем этапе в Сочи, протестировали все электронные помощники. Во-первых, систему автоматической парковки. До последнего этапа просто не было возможности ее протестировать. И опять собрали толпу любопытных в сервисном парке: смотреть на то, как машина сама (!) лихо крутила рулем, загоняя свои семь метров в выделенный карман, и впрямь вызывала восхищение.

На узком участке трассы до Адлера мы в полной мере насладились такой опцией, как ассистент движения в полосе lane Assist. Усилитель руля подруливал, основываясь с данных фронтальной камеры. Тут стоит напомнить, что у некоторых конкурентов аналогичный помощник решен по-другому. Там уход траектории сигнализирует водителю легким подтормаживанием колес и биением руля. Но траекторию-то не выправляет! Единственный вопрос — как поведет себя система зимой, разглядит ли она под снегом разметку? Уж если платить большие деньги за машину, то хотелось бы, чтобы все роскошные опции работали круглый год.

Еще 100 очков в карму «Фольксу» принесли помощники при трогании на подъеме и спуске, наличие круиз-контроля с шагом в 10 км. Чем ближе было расставание с машиной, тем больше она нам нравилась.

Но и при таком изобилии положительных эмоций были минусы. В салоне машины размещены глубокие карманы для бумаг, они находятся на верхней стороне передней панели. Однако достать что-то оттуда можно лишь привстав с водительского сиденья. Диапазон регулировки спинки водительского сиденья практически отсутствовал, отчего рослые члены экипажа жаловались на это обстоятельство, а я, как самый невысокий, жаловался меньше.

Завистники говорили, что у конкурентов-одноклассников в топе кожаный салон и мотор заводится с кнопки, а не ключом. Мы считаем, что «Крафтер» — очень хороший фургон. Возможно, оттого он и стоит хороших денег. Пожалуй, этот факт более всех нас смущал, но коммерческий транспорт берут не за наличные, а в лизинг, так что, если у вас есть нужда в добротном развозном фургоне, присмотритесь к Volkswagen Crafter. ▢

+ ТРИ ВАРИАНТА КОЛЕСНОЙ ФОРМУЛЫ.

– НЕТ РЕГУЛИРОВКИ СПИНКИ ВОДИТЕЛЬСКОГО СИДЕНЬЯ.

Колесная формула	4х4
Габариты (длина/ширина/высота)	6836/2427/2590 мм
Колесная база	4490 мм
Снаряженная масса	2553 кг
Объем топливного бака	75 л
Двигатель	дизельный, рядный 4-цилиндровый с турбонаддувом, Евро-5, 1968 см^3, 140 л. с. при 3500 мин$^{-1}$, 410 Нм при 2550 мин$^{-1}$
Коробка передач	6-ступенчатая, механическая
Подвеска (передн./задн.)	независ. пружинная / зависимая рессорная
Тормоза	дисковые с ABS
Размерность шин	235/65R16C

ДВИЖЕНИЕ ВВЕРХ

MERCEDES-BENZ TOURISMO RHD EURO 6
ГАБАРИТНАЯ ДЛИНА 12,3 М **НАЧАЛО ПРОДАЖ** 2020 Г.

ЛУЧШИЙ ЗА ВСЮ ИСТОРИЮ БРЕНДА MERCEDES-BENZ ТУРИСТИЧЕСКИЙ АВТОБУС TOURISMO RHD ЯВЛЯЕТ СОБОЙ ТРЕТЬЕ ПОКОЛЕНИЕ ЛАЙНЕРОВ С ВЫСОКО РАСПОЛОЖЕННЫМ САЛОНОМ. ВЫШЕДШАЯ НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК В 2020 ГОДУ ОБНОВЛЕННАЯ ВЕРСИЯ ФЛАГМАНА ПОЛУЧИЛА РЯД СИСТЕМ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ НЕПРЕВЗОЙДЕННЫЙ УРОВЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ И МИНИМИЗАЦИЮ РАСХОДОВ ВЛАДЕЛЬЦА ▢ **АЛЕКСАНДР ТРОХАЧЕВ** ▢ **ФОТО МИХАИЛА ОЖЕРЕЛЬЕВА**

TOURISMO RHD СМЕНИЛ ПРЕДшественника после 11 лет выпуска и одновременно заменил в продуктовой линейке модель Travego RHD. Двухосные исполнения представлены версиями Tourismo S длиной 12,3 м на 49 мест и M/2 длиной 13,1 м на 55 мест. Трехосные лайнеры с колесной формулой 6x2 получили фирменное обозначение Tourismo M/3 (13,1 м, 55 мест) и L/3 (13,9 м, 61 место). Для сравнения: первенец данного семейства образца 1994 года имел только один вариант: 4x2, длина 12 м, вместимость 51 пассажир.

Конкуренция в автобусных перевозках выше обычного. На территории ЕС за пассажиров бьются 61 тыс. автобусных компаний с парком в 820 тыс. лайнеров. До наступления пандемии COVID-19 только в Германии этим видом транспорта ежегодно перевозили 5,5 млрд пассажиров! В таких условиях не расслабишься. Именно поэтому Mercedes сделал Tourismo RHD с учетом требований отрасли и ожиданий клиентов.

Сегодня герой нашего рассказа — 12,3-метровый 49-местный лайнер, самый востребованный в России. Как и другие модели третьего поколения «туристов» с трехлучевой звездой, по сравнению с предшественником он «похудел» почти на 200 кг. Оптимизация аэродинамики вместе с другими мерами позволила умерить топливный аппетит на 4,5%. С двигателем Mercedes-Benz OM 470 LA Евро-6 и пакетом повышения эффективности можно снизить потребление дизтоплива на величину

1 Функция наклона входных ступенек в сторону дверей является стандартной для Tourismo.
2 Приборная панель Basic Plus – один из вариантов оснащения рабочего места водителя.

до 7%. При годовом пробеге в 100 тыс. км это дает выгоду в объеме 1500–2000 л горючего — четыре полных заправки.

Двухосный Tourismo RHD и вправду хорош своей конструкцией и оснащением, а также способностью приносить прибыль и сохранять высокую остаточную стоимость. Этой задаче подчинены десятки пунктов, характеризующих новый лайнер в деталях.

В арсенале электронных систем Tourismo RHD имеются усилитель экстренного торможения BAS, гидродинамический замедлитель Voith, вспомогательный водяной ретардер SWR. Сущее благо на борту — адаптивный круиз-контроль ART и система экстренного торможения ABA 4, которая реагирует на пешеходов, распознавая их на расстоянии до 80 м. Пассивную безопасность автобуса усиливает конструкция FCG (Front Collision Guard), поглощающие структуры которой преобразуют энергию фронтального удара в энергию деформации в случае столкновения.

Позаботились инженеры и о тех, кому часами предстоит работать за рулем. Для этого установлено подрессоренное поворотное кресло Grammer MSG 90.6 с подогревом подушки и двумя подлокотниками. Откидное сиденье сопровождающего снабжено мягкой обивкой и трехточечным ремнем безопасности. Предусмотрены светодиодный светильник водителя и кондиционер кабины. Одним словом, классика жанра, только в исполнении со звездой.

Оснащение пассажирского салона такое, что ему могут позавидовать одноклассники иных брендов. В передней части установлен холодильник для напитков, а со стороны прохода в глубине салона есть второй холодильник, встроенный в кабинку WC. В распоряжении пассажиров комфортабельные сиденья Mercedes-Benz TravelStarEco с подлокотниками, поперечным перемещением боковых сидений, регулируемыми спинками и подставками для ног. На оконных стойках ввинчены крючки для одежды, а уют создают занавески. Около второго входа установлен мусоропровод с простой сортировкой и контейнером в багажном отсеке. Предусмотрены даже такие мелочи, как обогрев туалета.

В оснащении немецкого «туриста» есть электронное регулирование уровня пола ENR и выравнивание кузова после выключения зажигания. Ветровое стекло идет с электрообогревом, а по бортам применяются окна с двойным стеклопакетом и тонировкой. Правое наружное зеркало имеет исполнение с фонарем посадки.

Одним словом, в этом лайнере предусмотрено все. Большего для безопасных длительных путешествий и не надо. ▢

3 Салон оборудован с акцентом на комфорт.
4 Сервисный блок с воздушными дефлекторами и лампами для чтения над каждым двойным сиденьем.
5 10,7-литровый дизель Mercedes-Benz OM 470 мощностью 428 л. с. размещен в заднем свесе.

Опциональный вариант обивки Luxline из комбинированных материалов и тканей.

+ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ МЕЖДУ ABA 4 И FCG ОБЕСПЕЧИВАЕТ ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ.

– ОТСУТСТВИЕ ОПЦИЙ С ДВИГАТЕЛЕМ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО КЛАССА ЕВРО-5.

Количество мест для сидения	49
Полная масса	19 500 кг
Габариты (длина/ширина/высота)	12 295/2550/3680 мм
Колесная база	6090 мм
Емкость топливных баков	260 + 220 л
Объем багажного отделения	9,9 м³
Двигатель	Mercedes-Benz OM 470 LA, Евро-6, дизельный, рядный, 6-цилиндровый, 6,871 л, 428 л. с. при 1800 мин⁻¹, 2100 Нм при 1200-1750 мин⁻¹
Коробка передач	GO 250-8, мех. 8-ступенчатая с электронным управлением
Подвеска (передняя/задняя)	независимая / зависимая пневматическая
Тормоза	дисковые
Размерность шин	295/80R22,5

9 РОССИЙСКИХ ПРЕМЬЕР МЕСЯЦА

от 1 749 000 ₽

GWM WINGLE 7

В нашей стране китайский пикап будет представлен с двухрядной кабиной и одним силовым агрегатом – 2,0-литровым дизелем мощностью 143 л. с. Трансмиссия – безальтернативная 6-ступенчатая МКП, работающая в паре с системой подключаемого полного привода с раздаткой Borg Warner, понижающей передачей и блокировкой заднего дифференциала. Кабина рассчитана на 5 пассажиров, а кузов имеет размеры 1680x1460x480 мм. В оснащение пикапа GWM Wingle 7 входят 16-дюймовые литые диски, светодиодные ходовые огни и зеркала с электроприводом и обогревом. Производитель делает акцент на усиленном антикоррозийном покрытии днища, наличии защитного напыления грузового отсека, а также пола, бортов и колесных арок. Также в оснащение новинки войдет руль с кожаной обивкой и кнопками управления мультимедийной системой и круиз-контролем. Все Wingle 7 будут поставляться в нашу страну из Китая, с завода Great Wall Motor в Баодине – речи о локализации производства пикапов в России пока не идет.

3

KIA MOHAVE

Новый Mohave сохранил рамную конструкцию, 7-местную компоновку и внедорожный потенциал (у него есть раздатка с понижающей передачей и блокировка заднего дифференциала), получив новый дизайн, современные электронные системы и роскошный салон. Новинка собирается в Калининграде с дизелем V6 3.0 (249 л. с.), 8-ступенчатым автоматом и системой автоматически подключаемого полного привода. Вне зависимости от комплектации, внедорожник оснащается светодиодными и противотуманными фарами, боковыми ступеньками, рейлингами на крыше и пакетом «Теплые опции» (в него входит обогрев лобового стекла в зоне стоянки стеклоочистителей, передних и задних сидений, руля и зеркал). В дополнение к фронтальным/боковым подушкам и шторкам безопасности Mohave получил коленную подушку водителя. Автомобиль также оснащен системой стабилизации, ассистентами старта на подъеме и спуска с горы, системой контроля давления в шинах и электромеханическим стояночным тормозом.

1

от 3 099 900 ₽

KIA SORENTO

Новый «Соренто» доступен в России с бензиновым мотором 2.5 MPI (180 л. с.), 6-ступенчатой АКП, передним или полным приводом, а также с дизелем 2.2 VGT (199 л. с.) в паре с 8-ступенчатым роботом с двумя «мокрыми» сцеплениями и полноприводной трансмиссией. Базовая версия Classic с передним приводом оснащена светодиодной оптикой, мультимедиа с 8-дюймовым экраном и Apple CarPlay с Android Auto, камерой заднего вида, задним парктроником, электроприводом водительского кресла, датчиками дождя и света, обогревом руля, зеркал и передних сидений, двухзонным климат-контролем, круиз-контролем и датчиком давления в шинах. Комплектация следующего уровня, Comfort (от 2 309 900 р.), идет с полным приводом, рейлингами на крыше, электроприводом складывания зеркал, светодиодными противотуманками и передним парктроником. Начиная с версии Luxe (от 2 439 900 р.) у Sorento будет кожаный салон, автоматические стеклоподъемники, система бесключевого доступа с функцией дистанционного пуска двигателя, а у дизельных версий (от 2 589 000 р.) – еще и новая система выбора режимов для различных дорожных покрытий Terrain Mode. Модификация Prestige (от 2 649 900 р. с бензиновым мотором и от 2 799 900 р. – с дизелем) оснащается LED-фарами проекционного типа и светодиодными задними фонарями, медиацентром с навигацией и 10,25-дюймовым экраном, аудиосистемой Bose с 12 динамиками, электрорегулировкой пассажирского кресла и вентиляцией передних сидений. В комплектации Premium (от 2 999 900 р.) «Соренто» имеет панорамную крышу с люком, систему выравнивания высоты кузова, цифровую приборную панель с 12,3-дюймовым дисплеем, а также комплекс систем помощи водителю (контроль слепых зон, предотвращения столкновения и выезда из полосы, система безопасного выхода из автомобиля и круговой обзор). Кроссовер в максимальной комплектации Premium+ (от 3 149 900 р.) отличается 20-дюймовыми колесами, отделкой салона из черной кожи Nappa, наличием вращающегося селектора трансмиссии, адаптивного круиз-контроля, а также системы дистанционной парковки.

2

от 2 149 900 ₽

FERRARI F8 TRIBUTO И FERRARI F8 SPIDER

4

В Россию приехали итальянские суперкары F8 Tributo и F8 Spider, которые заменят в модельной линейке Ferrari семейство 488. Tributo — это классическое среднемоторное купе, а F8 Spider — купе-кабриолет с жесткой крышей-трансформером, которая раскладывается и убирается за 14 секунд на скорости до 45 км/ч. По сравнению с Ferrari 488 новинки легче, аэродинамичнее (их носовая часть — наследие болидов «Формулы-1») и быстрее. Обе модели оснащаются 720-сильным 4,0-литровым турбированным V8 и 7-ступенчатой роботизированной коробкой. Привод — задний. С нуля до 100 км/ч F8 Tributo и F8 Spider разгоняются за 2,9 секунды. При этом переплата за версию Spider, относительно Tributo, составляет 1,9 млн рублей.

от 17 500 000 ₽

ROLLS-ROYCE GHOST

5

Российские дилеры Rolls-Royce начали прием заказов на второе поколение самой успешной модели в истории британского бренда. Новый «Гоуст» построен на алюминиевом шасси флагманского «Фантома»: она стал больше, вместительнее, но масса при этом практически не изменилась. Под капотом стоит 6,75-литровый V12 мощностью 571 л. с., также позаимствованный у «Фантома», а вот трансмиссия здесь от кроссовера «Каллинан»: «Гост» стал первым полноприводным седаном в истории Rolls-Royce! Для лучшей маневренности задняя ось 5,5-метрового седана сделана управляемой. Комфорт пассажиров новинки обеспечивают пневмоподвеска и 100 кг шумоизоляции, а также настроенные на одну резонансную частоту элементы интерьера. В салоне новинки появилась электронная приборная панель и «звезды» 860-диодной подсветки на торпедо, отверстия под которые выгравированы прямо в деревянной панели отделки, вместе с надписью Ghost. В России цены на новый «Гост» начинаются от 23 миллионов рублей, удлиненная на 18 см версия Extended обойдется на 2 миллиона дороже. Первые заказанные машины клиенты получат в начале следующего года.

от 23 000 000 ₽

6

от 16 000 000 ₽

FERRARI ROMA

Roma – особая для компании модель по многим причинам. Во-первых, это первый Ferrari в кузове купе с мотором V8 спереди. Во-вторых, с новой моделью марка возвращается к популярному в Италии 1960-х образу жизни Dolce Vita («Сладкая жизнь»). Вдохновение для дизайна итальянцы также черпали из своих моделей 60-х годов. Наконец, Roma позиционируется как автомобиль класса «Гран Туризмо» с посадочной формулой 2+. Соответственно, «Рома» больше подходит на каждый день, чем спортивные F8. Отдача 3,9-литрового V8 в Roma достигает 620 л. с. Трансмиссия – новый 8-ступенчатый робот с двумя сцеплениями. Привод – задний. До 100 км/ч Roma разгоняется за 3,4 секунды. Поставки Ferrari Roma ожидаются весной-летом 2021 года. Официальных цен для российского рынка пока нет. По предварительным данным, ценник на Roma будет стартовать приблизительно от 16 млн рублей.

от 2 249 900 ₽

BENTLEY BENTAYGA

Британцы освежили внешность Bentayga, подправив бамперы, решетку радиатора, колесные диски и дверь багажника, которая не только стала шире и теперь «захватывает» всю корму – на ней также появились интегрированные овальные задние фонари в духе купе Continental GT. Передняя оптика тоже новая – с узнаваемым «хрустальным» дизайном и матричными светодиодными элементами внутри. В салоне – новые варианты отделки и сиденья, которые оснастили вентиляцией на заднем ряду. Хотя колесная база осталась прежней, за счет изменения компоновки салона в ногах задних пассажиров теперь на 10 см просторнее. На старом торпедо расположилась электронная приборная панель и новый безрамочный 10,9-дюймовый UHD-дисплей медиацентра с беспроводным подключением смартфона через Apple CarPlay и Android Auto. По части техники ничего нового, не считая того, что задняя колея внедорожника стала на 2 см шире.

7

от 14 900 000 ₽

CHERYEXEED TXL

Компания Chery представила в России свой «люксовый» бренд CheryExeed и первую модель в его линейке – кроссовер TXL. По габаритам (4775x1885x1706, колесная база – 2800 мм) новинка близка к Hyundai Santa Fe и Skoda Kodiaq и стоит ненамного дешевле именитых конкурентов. Впрочем, за эти деньги китайцы предлагают богатое оснащение, куда по умолчанию входит полный привод, робот с двумя сцеплениями, раздельный климат-контроль, медиацентр с 10-дюймовым экраном и поддержкой Apple CarPlay с Android Auto, электронная приборная панель на 10,25 дюйма, бесключевой доступ, круиз-контроль, электроприводы водительского кресла и двери багажника, обогрев передних сидений, лобового стекла и зеркал, камера заднего вида, отделка салона кожей и 18-дюймовое «литье». Мотор – единственно доступная 186-сильная бензиновая «турбочетверка» объемом 1,6 литра.

8

9

от 5 740 000 ₽

INFINITI QX80

До России доехали флагманские кроссоверы Infiniti с обновленным интерьером. Главное новшество QX80 – это два сенсорных экрана на центральной консоли (как у Infiniti QX50), на 8 и 7 дюймов. Экран меньших размеров (снизу) отвечает за климат-контроль, музыку и настройки автомобиля, а больших – за навигацию. Кроме того, на приборной панели появился полноцветный 7-дюймовый экран бортового компьютера, вместо прежнего черно-белого. В остальном все осталось по-прежнему, кроме цены, которая выросла сразу на четверть миллиона. Но даже после подорожания Infiniti QX80 все еще заметно дешевле конкурентов.

ПАРКОВКА

МОЖЕШЬ РАССКАЗАТЬ КОМИЧНЫЙ СЛУЧАЙ ИЗ СВОЕЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ЖИЗНИ? ПОМНИШЬ, КАК В ПЕРВЫЙ РАЗ СЕЛ ЗА РУЛЬ И КАК СДАВАЛ ЭКЗАМЕНЫ В ГИБДД? КАК ВЫБРАЛСЯ ИЗ ТРУДНОЙ СИТУАЦИИ? **ПИШИТЕ: INFO@5KOLESO.RU**

АНТИФРИЗ RUSEFF ПОЛУЧАЕТ ДМИТРИЙ СЕЛИВЕРСТОВ ИЗ КАМЕНСК-УРАЛЬСКОГО

Я ТОГДА МОЛОДЫМ БЫЛ. В СМЫСЛЕ САМЫМ МОЛОДЫМ СОТРУДНИКОМ отдела. И потому сверять отчет оставили меня. Сдавать – утром, выносить – нельзя... Степаныч оценивающе посмотрел на стопку распечаток, кинул глаза на часы:
– Сидеть тебе, как я вижу, до без четверти три. Поэтому вот что. Бери развозную «девятку», как закончишь, она на улице стоит, справа от фонаря. А утром пригонишь, и чтоб свежий вид был, на «ковер» пойдем.
В 2:48 я положил отчет в сейф, опечатал кабинет, сдал ключи и вышел в морозную ночь. Со второго нажатия на брелок крякнул сугроб в дальнем конце нашего переулка. Надо завести машину и, пока движок греется, почистить кузов от снега. Сказано – сделано. Жик-жикк... Жик-жиккк... Ах, забыл же. Еще под рулем рычажок вытянуть, подсос. Так-то лучше, завелась, родимая. Хлопаю дверью и успеваю лишь пару раз махнуть щеткой по крыше, как опять моргают поворотники, а в дверях клацают замки. Это потом мне объяснили, что сигнализация так была настроена, блокировать двери через 20 секунд после любого закрытия. Ну вроде безопасней так.
Какой там безопасней! Я снаружи, ключи с брелком внутри, а мотор прочихался от неудачных пусков, нагревается и понемногу повышает обороты, и уже две пятьсот! А переулок там узкий, громкий. Что делать? Как открыть дверь? Дергаю – не, какой там. Бесполезно. В доме напротив зажигаются окна, из одного что-то кричат про полицию. О! А полиция умеет открывать запертые машины? В кино умеет, а в жизни? Долбанут по стеклу дубинкой, а я потом отвечай за порчу имущества.
Я не стоял столбом! Я бегал туда-сюда. К дежурному, нет ли запасных ключей (нет), не лежит ли где-то что-то, что можно просунуть в дверь (тоже нет – плотно закрываются двери), нельзя ли заткнуть глушитель, чтобы мотор просто заглох (нельзя – чай, не мерседес, герметичность выпускного тракта известна).
Короче говоря, отчаяние и паника. И, черт возьми, как же холодно на улице! А мотору, наоборот, жарко: стрелка в красной зоне, кузов распарился так, что весь не чищенный мною снег растаял и стек... И время так быстро бежит, без чего-то четыре.
Развязка была неожиданной. Я уже нашел подходящий кирпич и примеривался к стеклу, как вдруг заметил мужичка в серенькой куртке и шапке. Слова не говоря, он отодвинул меня с кирпичом, моментальным движением провел где-то в районе стекла тонкой, невесть откуда взявшейся металлической полоской и щелкнул замком двери.
Я не успел сказать «здрасьте», а он уже растворился среди снежных хлопьев. Спасибо тебе, где бы ты сейчас ни был.
А отчет утром мы прекрасно сдали.
Дмитрий Селиверстов, Каменск-Уральский

Рис. Виталия Подвицкого

ЛЕТ ВОСЕМЬ НАЗАД проложил я маршрут вдоль Днепра. Хотел места своего детства посетить, города посмотреть. Перед выездом поинтересовался в интернете, сильно ли правила дорожного движения отличаются. А то будет как в Италии: проехал там по улице, перед которой был даже не знак, а всего-навсего табличка с каким-то итальянским текстом, и вот тебе на: при выезде из страны оказалось, что такой проезд 400 евро стоит. Но здесь без неожиданностей, правила почти такие же, да и украинский, в отличие от итальянского, я еще неплохо помню.
Посетил Киев и взял направление на юг. И вот какой занятный диалог состоялся у меня с сотрудником ДАІ (это ГАИ по-нашему, зато как честно звучит!) Черкасской области. Остановил он из-за какой-то чепухи, поинтересоваться, что это я днем, в отличие от всех, со светом еду, и документы, опять же. Все оказалось почти нормально и обошлось, по российским меркам, в сущий пустяк.
Уже протягивая мне права, лейтенант вдруг покровительственно говорит:
– Ты же через Херсонскую область поедешь? Учти, если там будут тормозить на даишной машине, не останавливайся!
– Как?
– Да никак. Просто проезжай.
– А не пристрелят?
– Оружия у них пока нет, а если и есть, то нет права стрелять. Гони к стационарному посту, там не тронут. Не дрейфь, это совсем не милиция!
– А кто?
– Да казаки выкрасили несколько машин в наши цвета, форму почти такую же пошили, всё чин-чинарем, с погонами, кокардами. Жезлы. На ходу ты не отличишь. И типа борются с нарушениями. Основное нарушение – это избыток денег у проезжающих, как ты понимаешь.
– Но если даже вы, за 300 километров, это знаете, то отчего никто это не прекратит?
– А вот так вот. Кто-то бы и прекратил, да казачков сказано не трогать. Никому. Всё, счастливого пути.
Ряженых я не встретил и не особо жалею об этом. А то не очень приятно гадать, кто здесь оборотень. Все это я припомнил недавно, когда довелось иметь дело с частным радаром на подмосковной трассе. Получил опыт, так сказать. Оно, может, и опыт – да видите, совсем не передовой!
Вячеслав Молотилов, Гжель

GT RADIAL
Experience the Performance*
Реклама. * По-чувствуй динамику
НОВИНКА
ICEPRO³ / ICEPRO SUV³
НОВАЯ ШИПОВАННАЯ ШИНА GT RADIAL ICEPRO³
ДЛЯ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ и ICE PRO SUV³
ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ КЛАССА SUV
– Превосходное сцепление на глубоком снегу
– Максимальное тяговое усилие
– Короткий тормозной путь на снегу и льду
www.gtradial.com/ru

НОВЫЙ LAND ROVER DEFENDER

СПОСОБЕН НА ВЕЛИКИЕ СВЕРШЕНИЯ

LAND ROVER

ABOVE & BEYOND*

Реклама

Новый Land Rover Defender не только выглядит, но и действительно является самым стойким Land Rover за всю историю. Его легкий и прочный алюминиевый кузов жестче рамной конструкции и может выдержать экстремальные нагрузки, что подтверждено в самых суровых испытаниях. Этот внедорожник просто создан для покорения препятствий, расстояний и капризов погоды. Надежный и безотказный, он всегда готов действовать за гранью обыденного и способен на великие свершения. Новый Land Rover Defender. Единственный и неповторимый. Убедитесь на тест-драйве!

Узнайте больше на landrover.ru

* За гранью обыденного.